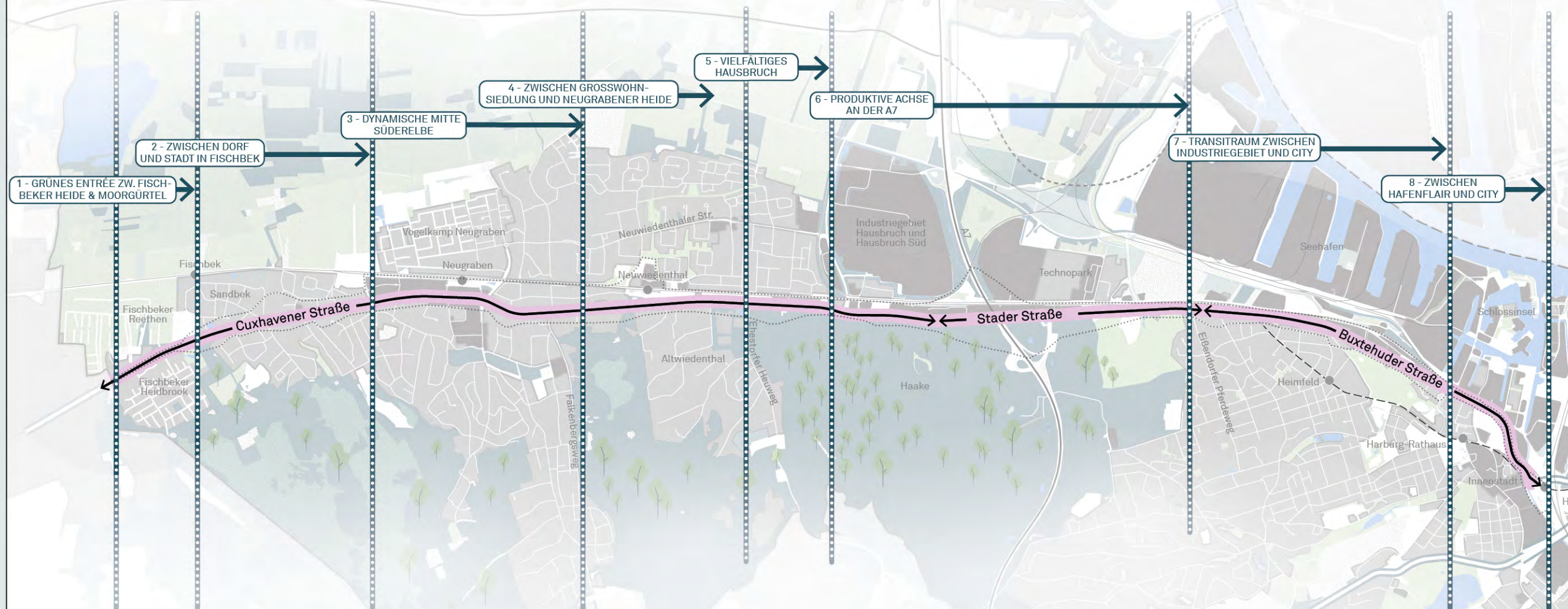




Alle Abbildungen sind, sofern nicht gekennzeichnet, durch Yellow Z/ Rabe Landschaften/ARGUS Stadt und Verkehr erstellt.

ohne Maßstab
Kartengrundlage: Geoportal Hamburg,
Bezirksamt Harburg



Abschnitt 01

Grünes Entrée zwischen Fischbeker Heide und Moorgürtel

Lage:



von: Landesgrenze

bis: östl. Grenze des Quartiers Fischbeker Heidbrook

Laufende Projekte und Planungen:

- RISE-Fördergebiet Neugraben-Fischbek (Problem- und Potenzialanalyse Neugraben-Fischbek, IEK für RISE-Fördergebiet Neugraben-Fischbek)
- Studie zur Optimierung der Querung der B 73 innerhalb des RISE Fördergebietes Neugraben-Fischbek, abgeschlossen August 2023
- B-Planverfahren Fischbeker Reethen (NF67)
- Gewerbepotenzialfläche „Fischbeker Reethen“ des Gewerbeflächenentwicklungskonzept Harburg
- abgeschlossenes B-Planverfahren Fischbeker Heidbrook (NF66)
- PEPL (Pflege- und Entwicklungsplan)-Potenzialflächen beidseitig der Magistrale zwischen Straßen Voßdrift und An de Geest (Quelle: Natürlich Hamburg, Handlungskonzept für die naturnähere Gestaltung von Straßenbegleitgrün an vier Magistralen im Rahmen des Naturschutzgroßprojektes „Natürlich Hamburg!“ anhand von Beispielen)

STATUS QUO

Der Abschnitt ist maßgeblich durch das Neubaugebiet Fischbeker Heidbrook (realisiert, auf dem Gelände der ehem. Röttinger Kaserne) und durch die stellenweise Bebauung, z.T. aus ehemaliger Kasernennutzung, und dahinter liegenden Feldern geprägt. Die besondere Lage am Stadteingang zwischen dem Naturschutzgebiet Fischbeker Heide und der Elbmarsch prägt den naturnahen Charakter dieses Abschnitts, der sich durch eine begrünte Raumkante zur Magistrale sichtbar macht und von anderen Abschnitten abhebt. Das Quartier Fischbeker Heidbrook liegt zwar direkt an der Magistrale, hat aufgrund seiner städtebaulichen Ausprägung jedoch keinen bzw. kaum einen Bezug zur Straße, also keine EG-Nutzungen, und bildet im Gegenteil eine introvertierte, zurückspringende Raumkante zur Magistrale. Das geplante Quartier Fischbeker Reethen wird das Gebiet um ein gemischt genutztes Wohnquartier und Gewerbegebiet zwischen Bahn und Gleise ergänzen. Auch die Planung für das Quartier Fischbeker Reethen sieht einen von der Magistrale zurückspringenden Siedlungsbereich vor.

Zwischen den Lichtsignalanlagen gibt es teils große Distanzen, möglicherweise gibt es bisher auch weniger Querungsbedarf. Durch die Lage von öffentlichen/sozialen Einrichtungen nördlich und südlich der B 73 ist mit erhöhtem Querungsbedarf zu rechnen. In diesem Abschnitt gibt es durch Lärmimmissionen gestörte Wohnlagen in der ersten Reihe. Die geplante Zentrums-Entwicklung im Quartier Fischbeker Reethen soll die Nahversorgungslage im Westen der Magistrale stärken. Die unmittelbare Lage des Abschnitts an der Landesgrenze nach Neu Wulmstorf eröffnet Versorgungs- und Freizeitpotenziale für die Bewohnenden. Sportanlagen südlich und nördlich der Magistrale erweitern das Freizeitangebot.

Von der Magistrale aus ist das südlich angrenzende, über-regional bedeutsame Naturschutzgebiet Fischbeker Heide zugänglich. Zusätzlich befindet sich dort der Zugang zum nördlich angrenzenden Naturschutzgebiet Moorgürtel. Beide Eingänge sind als solche nur bedingt zu erkennen und sollten im Sinne des Biotopverbunds qualifiziert und durch Querungsmöglichkeiten ausgestattet werden.

Raumstruktur:

- südlich der Cuxhavener Straße Vorstadt-Charakter durch introvertierte Neubausiedlungen mit geringen Dichten und aufgelockerten Strukturen (Einfamilien-, Doppel, Reihen- und Mehrfamilienhaus-Typologien)
- nördlich der B 73 in Planung: höher verdichtetes Wohn- und Arbeitsquartier mit überwiegend Geschosswohnungsbau sowie Reihen- und Einfamilienhäusern
- entlang des Abschnitts von der B 73 zurückspringende Raumkanten ohne Bezug zur Magistrale
- grüne Raumkante zur B 73 mit ausgeprägtem Baumbestand
- nahezu „nahtloser“ Übergang des Siedlungsbereichs zur Nachbargemeinde Neu Wulmstorf

Nutzungen:

- hauptsächlich Wohnnutzung
- Nahversorgungsanlage und weitere kleine Gewerbe-einheiten entlang der B 73
- temporäre Unterkünfte für Geflüchtete
- geplante Wohn- und Gewerbenutzung nördlich Fischbeker Reethen mit geplanter Zentrumsbildung
- Sportanlagen und Uwe-Seeler-Sporthalle

Freiraum:

- öffentliche Räume: vergleichsweise geringer Anteil an öffentlichen Frei-/Grünflächen
- Freiraumverbund über Magistrale und Bahntrasse: Landschaftsachse Reiherstieg-Fischbek (südlich der B 73) verbindet sich über die Magistrale hinweg mit der Landschaftsachse Süderelbe-Moorgürtel
- Freiraumverbindung und Eingangsbereiche in die Naturräume kaum wahrnehmbar
- Grünverbindung entlang der Landesgrenze als Teil des Grünen Netzes (öffentliche Parkanlage) und einzige wahrnehmbare Grenze zwischen Harburg und Neu Wulmstorf; aktuell keine Querungsmöglichkeiten in der Landschaftsachse durch öffentliche Grünanlage, die durch die Magistrale zerschnitten wird
- Naturlebensräume und Biotopverbund: Naturlebensräume Fischbeker Heide und Moorgürtel als Artenrefugien



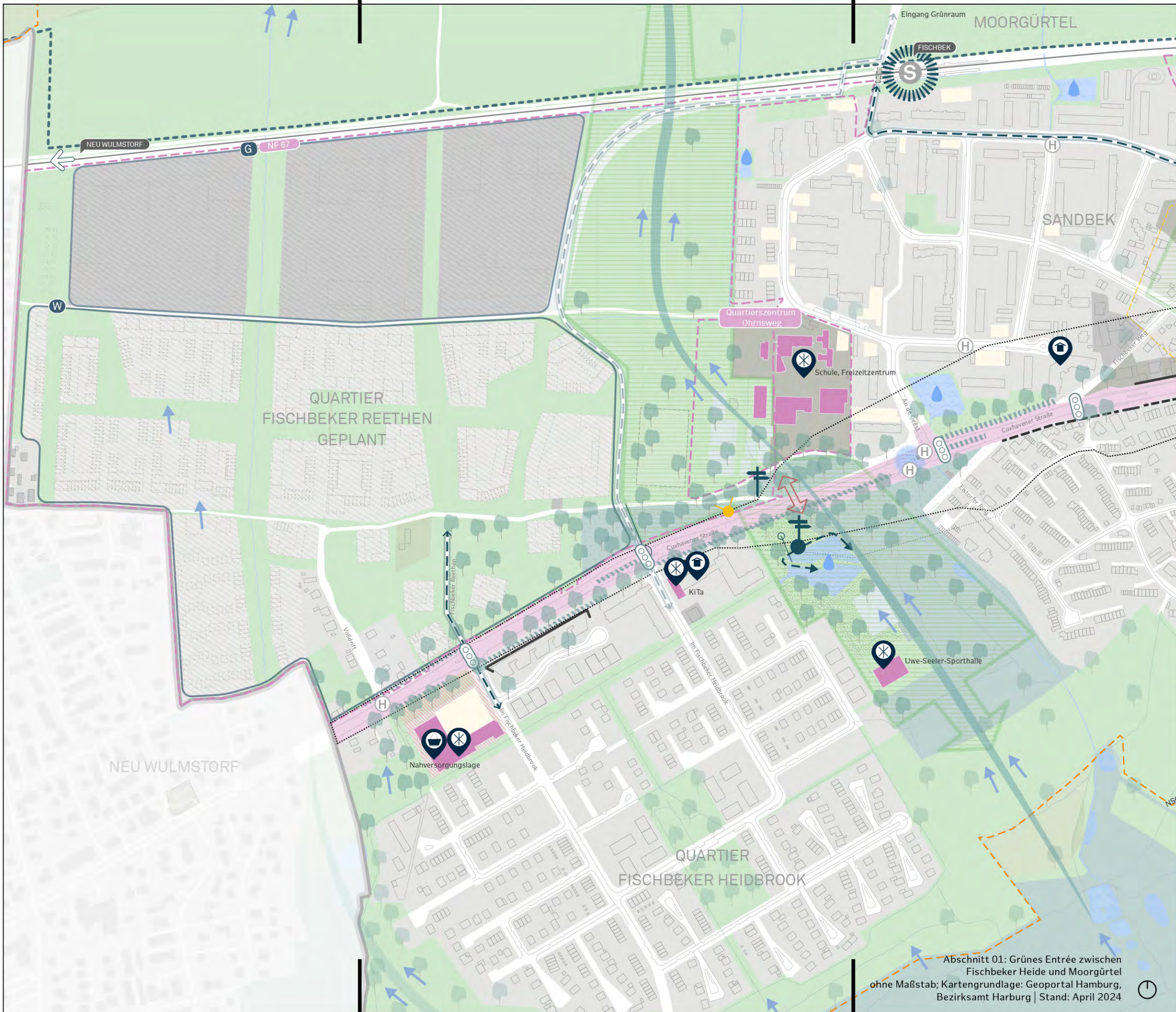
Cuxhavener Straße mit Blick Richtung Landesgrenze

Klima:

- gut durchlüftete Quartiere wegen klimatisch hochbedeutsamer Freiraumstrukturen Fischbeker Heide und Moorgürtel/Marschland

Verkehr:

- Verkehrsstärken: DTV: 29.000 (2019, BVM)
- SV-Anteil: 9% (2019, BVM)
- Straßen-Zustandsnote: überwiegend gut bis befriedigend
- ÖPNV Haltestellen: 1; zzgl. S-Bahn Fischbek als Bezugspunkt im erweiterten Umfeld
- ÖV-Takt in der Prognose „Hamburg-Takt“: < 10
- vierspuriger Ausbau
- klare Charakterisierung als Bundesstraße
- unterschiedlicher Ausbau der Nebenflächen
- sowohl Rad- als auch Fußwege teils auf beiden Seiten der Magistrale
- wenig Querungsstellen (großer Abstand zwischen LSA)
- große Barrierewirkung



Analysethemen

- VEP Fokusraum
- Qualifizierungspotenzial Bahnhof
- schlechte Verkehrsqualität an KFZ-Knotenpunkt
- wichtigegeplante Wegeverbindungen über B 73
- fehlende sichere Querungsmöglichkeiten
- Lichtsignalanlage
- Fußgängertunnel
- bestehende/geplante Fußgängerbrücke über B 73
- bestehende/geplante Radrouten
- Straßen-Brücken
- Tankstelle
- Parkhaus
- Garagen
- Parkplätze/Straßenparkplätze
- Grundstücke mit hohem Stellplatzanteil
- Gleise mit S-Bahn
- Bushaltestelle

- Siedlung (Wohnen/Misch- und Sondernutzung/ Gewerbe, Handel, Industrie)
- Gebäudebestand/Planung
- vorhandene/unklare Raumkante
- untergenutzte Bereiche
- Orientierungspunkte an der Magistrale
- Wohngebiet mit Dorfcharakter (FNP)
- Impuls-Projekt
- Nahversorgungslage
- Supermarkt
- Senior:innenwohnheim
- Störfallbetrieb
- Gewerbe-/Wohnflächenpotenzial
- aktuelle Planungen (B-Pläne, Funktionspläne)

- Grünfläche/Wald/Park
- Naturschutzgebiet
- Wasserschutzgebiet Zone 2
- Straßenbegleitgrün/PEPL-Potenzialflächen
- Orte der Begegnung
- öffentliche Plätze und Fußgängerzonen
- Eingang Grünraum mit Fußweg
- Überflutungsgefahr bei Starkregen
- amtliches Überflutungsgebiet
- Regenrückhaltebecken
- Frischluftkorridore
- Biotopverbund
- 2. Grüner Ring
- besondere Blickpunkte
- Sportplatz
- Gewässer
- Magistrale B 73
- Untersuchungsraum/erweiterter Untersuchungsraum
- Stadt-/Bezirksgrenze

Abschnitt 01: Grünes Entrée zwischen Fischbeker Heide und Moorgürtel
ohne Maßstab; Kartengrundlage: Geoportal Hamburg, Bezirksamt Harburg | Stand: April 2024

SWOT-ANALYSE

Stärken

- abwechslungsreiche Typologien im Quartier Fischbeker Heidbrook sind attraktive Ausgangslage für Zuzug von jungen Menschen und Familien
- naturnahe Wohnlagen und Nähe zu attraktiven Freiräumen
- grüner Charakter des Straßenraums
- gute Anbindung durch S-Bahnhof Fischbek
- Öffnungen der Magistrale hin zur Landwirtschaft
- Blickachsen entlang der Landesgrenze bis in die weitläufige Elbmarsch

Schwächen

- schlechte Vernetzung der Quartiere über die B 73 hinweg
- fehlende Orientierungspunkte am Stadteingang
- fehlende Wahrnehmung der Siedlungsbereiche
- Eingangsbereich zum Naturschutzgebiet Moorgürtel kaum wahrnehmbar, keine Querungsmöglichkeit der Magistrale
- Weite und Eingangsbereich zu NSG Fischbeker Heide kaum erkennbar, Ausschilderung nur sporadisch vorhanden
- Blickbeziehungen entlang der Landschaftsachsen wegen Bebauung nicht gegeben

Chancen

- Prägung des „Stadteingangs“ durch bauliche/freiräumliche Akzentuierung
- Profilierung des Standortes durch anstehende Quartiersentwicklung Fischbeker Reethen mit Gewerbeflächenpotenzial im nördlichen Bereich des Quartiers
- Stärkung der (regionalen) Bedeutung durch Ausbildung eines belebten Nahversorgungszentrums im Quartier Fischbeker Reethen
- räumliche und funktionale Stärkung des Bahnhofsumfelds
- Stärkung der Übergänge und Verbindung der (geplanten) Quartiere
- Schaffung grüner Eingänge in die überregional bedeutsamen Naturräume
- Verbindung von Freiräumen im Sinne des Biotopverbunds und des Grünen Netzes

Risiken

- Ungeordnetes „Zusammenwachsen“ des Siedlungsgefüges mit der Gemeinde Neu Wulmstorf, ohne erleb-
baren Übergang nach Niedersachsen

ZIELBILD

Dieser Abschnitt wird durch die anstehende Quartiersentwicklung Fischbeker Reethen am westlichen Ende der Magistrale als Wohn- und Gewerbestandort mit Nahversorgungszentrum gestärkt. Der prägende grüne Charakter bleibt erhalten und angrenzende Naturräume verbunden und in Szene gesetzt

Innenentwicklung qualifizieren:

- Umsetzung der Planung Quartier Fischbeker Reethen mit neuen Wohnungsbau- und Gewerbepotenzialen (Bebauungsplan-Entwurf NF 67)
- Quartiersidentitäten der Quartiere Fischbeker Reethen und Fischbeker Heidbrook an der B 73 sichtbar machen
- Landmarke am Quartierseingang Fischbeker Reethen ausbilden

Lebendigkeit und Vielfalt stärken:

- neues Nahversorgungszentrum im Quartier Fischbeker Reethen entwickeln
- Quartierszentrum Ohrnschweg als Begegnungsort weiter etablieren
- Gewerbegebiet Fischbeker Reethen als attraktiven Gewerbestandort entwickeln

Klimaanpassung und Gesundheit fördern:

- umliegende Landschaftsräume (Marsch, Moorgürtel, Heide (Geest) verknüpfen und an der B 73 sichtbar machen
- Zugang zum Landschaftsraum Fischbeker Heide bereits an der B 73 sichtbar machen
- Freihalten von Frischluftkorridoren in bestehender grüner Schneise

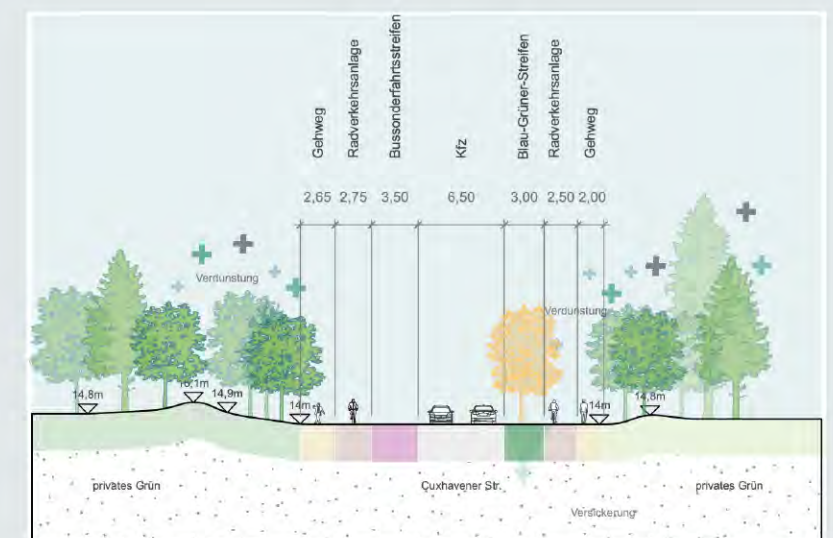
- Baumbestand erhalten und ergänzen
- Regenrückhaltebecken im Kreuzungsbereich Cuxhavener Str. - An de Geest gestalten
- bestehende und historische Gewässerlinien der Reethenbek, Sandbek und Fischbek ablesbar machen und bei weiteren Planungen berücksichtigen
- Qualifizierung bestehender Freiräume in grüner Schneise zwischen Fischbeker Reethen und Fischbeker Heide

Zukunftsfähigen Mobilitätsraum gestalten:

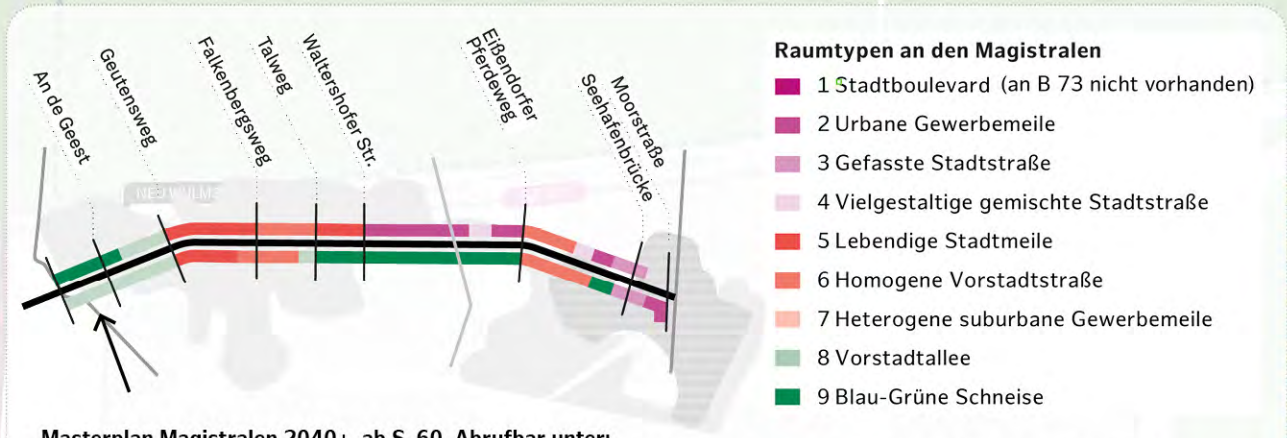
- Verbesserung der Fahrrad- und Fußwegeinfrastruktur entlang der B 73
- Barrierewirkung der B 73 reduzieren, zusätzliche Querungen schaffen (Untersuchung Komfortübergänge)
- Umverteilung der Straßenfläche zugunsten der Straßennebenflächen (F+R) und Maßnahmen zur Klimaanpassung (blau-grüne Infrastruktur)
- Profilierung des Bahnhofs Fischbek als Knotenpunkt des Umweltverbundes durch B+R Anlage (Fahrradstellplätze)
- Nord-Süd-Verbindung über die B 73 stärken
- Fischbeker Reethen als autoarmes Quartier entwickeln



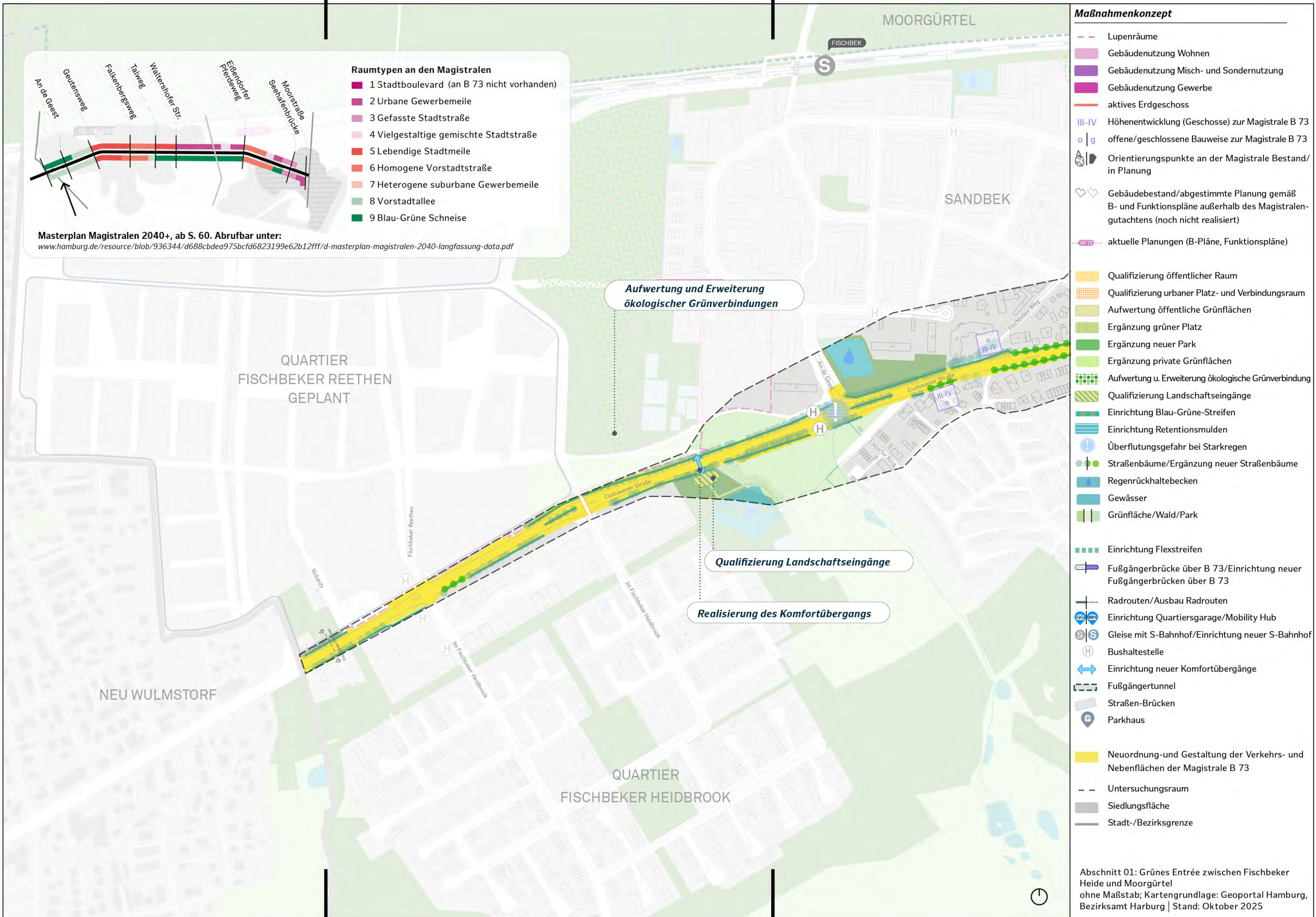
Wohnhaus im Quartier Fischbeker Heidbrook



Schnitt Fischbeker Reethen | Grünanteil 14,4 % (M 1:1000)



Masterplan Magistralen 2040+, ab S. 60. Abrufbar unter:
www.hamburg.de/resource/blob/936344/d688cbdea975bcfd6823199e62b12fff/d-masterplan-magistralen-2040-langfassung-data.pdf



Aufwertung und Erweiterung
ökologischer Grünverbindungen

Qualifizierung Landschaftseingänge

Realisierung des Komfortübergangs

- Maßnahmenkonzept**
- Lupenräume
 - Gebäudenutzung Wohnen
 - Gebäudenutzung Misch- und Sondernutzung
 - Gebäudenutzung Gewerbe
 - aktives Erdgeschoss
 - III-IV Höhenentwicklung (Geschosse) zur Magistrale B 73
 - o | g offene/geschlossene Bauweise zur Magistrale B 73
 - Orientierungspunkte an der Magistrale Bestand/ in Planung
 - Gebäudebestand/abgestimmte Planung gemäß B- und Funktionspläne außerhalb des Magistralengutachtens (noch nicht realisiert)
 - aktuelle Planungen (B-Pläne, Funktionspläne)
 - Qualifizierung öffentlicher Raum
 - Qualifizierung urbaner Platz- und Verbindungsraum
 - Aufwertung öffentliche Grünflächen
 - Ergänzung grüner Platz
 - Ergänzung neuer Park
 - Ergänzung private Grünflächen
 - Aufwertung u. Erweiterung ökologische Grünverbindung
 - Qualifizierung Landschaftseingänge
 - Einrichtung Blau-Grüne-Streifen
 - Einrichtung Retentionsmulden
 - Überflutungsgefahr bei Starkregen
 - Straßenbäume/Ergänzung neuer Straßenbäume
 - Regenrückhaltebecken
 - Gewässer
 - Grünfläche/Wald/Park
 - Einrichtung Flexstreifen
 - Fußgängerbrücke über B 73/Einrichtung neuer Fußgängerbrücken über B 73
 - Radrouten/Ausbau Radrouten
 - Einrichtung Quartiersgarage/Mobility Hub
 - Gleise mit S-Bahn/Station Einrichtung neuer S-Bahn/Station
 - Bushaltestelle
 - Einrichtung neuer Komfortübergänge
 - Fußgängertunnel
 - Straßen-Brücken
 - Parkhaus
 - Neuordnung-und Gestaltung der Verkehrs- und Nebenflächen der Magistrale B 73
 - Untersuchungsraum
 - Siedlungsfläche
 - Stadt-/Bezirksgrenze
- Abschnitt 01: Grünes Entrée zwischen Fischbeker Heide und Moorgürtel
ohne Maßstab; Kartengrundlage: Geoportal Hamburg, Bezirksamt Harburg | Stand: Oktober 2025

Abschnitt 02

Zwischen Dorf und Stadt in Fischbek

Lage:



von: östl. Grenze des Quartiers Fischbeker Heidbrook

bis: Geutensweg

Laufende Projekte und Planungen:

- RISE Fördergebiet Neugraben-Fischbek (Problem- und Potenzialanalyse Neugraben-Fischbek, IEK für RISE-Fördergebiet Neugraben-Fischbek)
- Studie zur Optimierung der Querung der B 73 innerhalb des RISE Fördergebietes Neugraben-Fischbek, abgeschlossen August 2023
- Städtebaulicher Erhaltungsbereich im Dorfkern Fischbek
- Fokusraum in der Strategie Mobilitätswende (VEP)

STATUS QUO

Räumlich-strukturell befindet sich der Abschnitt am Übergang zwischen Stadt und Land - die Lage zu den Naturschutzgebieten Moorgürtel und Fischbeker Heide und zu den Ausläufern der Harburger Berge im Süden ist deutlich spürbar.

Die Siedlungsstruktur im Abschnitt ist heterogen und gruppiert sich straßen- oder blockweise. Neben ortstypischen Wohnsiedlungen sind die eigenständige Wohnsiedlung Sandbek und der historische Dorfkern mit intakten Bauernhöfen und historischen Bauernhäusern mit ortstypischen Reetdächern und Fachwerk hervorzuheben. An der Magistrale sind die Baufluchten der Gebäude durch vorgelagerte und häufig eingezäunte Gärten von der Magistrale abgerückt und bilden damit eine klare Grenze zum öffentlichen Straßenraum. Entlang der Magistrale befinden sich punktuell Gewerbe- und Dienstleistungsstandorte. Mehrere Grundstücke, etwa zwei Nahversorgungsstandorte an der Cuxhavener Straße, sind durch eine hohe Anzahl an Stellplätzen geprägt und bieten perspektivisch neue Entwicklungsmöglichkeiten. Der Bereich nördlich sowie süd-östlich (östlich Dorfkern) der B 73 liegt in der Gebietskulisse des RISE-Fördergebiets Neugraben-Fischbek.

Die räumliche Nähe zu der Fischbeker Heide im Süden und dem NSG Moorgürtel im Norden ist von der Magistrale aus nicht hinreichend erkennbar. Eine Verbindung der Naturräume im Sinne des Biotopverbundes ist laut Landschaftsprogramm vorgesehen, aber bislang noch unzureichend entwickelt. Nichtsdestotrotz führen durch den Abschnitt zwei wichtige Kaltluftschneisen, welche die Fischbeker Heide mit dem Moorgürtel verbinden. Darüber hinaus queren zwei namensgebende Bäche die Magistrale im Bereich dieses Abschnitts: Sowohl die Sandbek als auch die mittlerweile fast gänzlich trocken gefallene Fischbek machen an der Magistrale auf die umliegenden Landschaftsräume aufmerksam. Der neue Naturerlebnisspielplatz „Dritte Meile“ nimmt das präsente Thema Wasser an dieser Stelle auf und macht dieses sichtbar.

Raumstruktur:

- zwischen Bahngleisen und B 73 westlich Sandbek Siedlung mit überwiegend drei- bis viergeschossigen Geschosswohnungsbau der 1960-70er Jahre, östlich Einfamilien-, Doppel-, Mehrfamilienhäuser
- südlich der B 73 gartenbezogenes Wohnen in Einfamilien-/Doppel- und Reihenhäusern
- Nord-Südverlauf und Adressbildung durch dörfliche Bebauung mit Hofstellen im historischen Dorfkern Fischbek
- insgesamt wenig durchgrünte Siedlungsbereiche
- grüne Raumkante zwischen den Straßen „An der Geest“ und „Fischbeker Weg“ auf der Nordseite der Magistrale

Nutzungen:

- hauptsächlich Wohnnutzung
- zusammenhängender Gewerbestandort Stremelkamp/Stremelweg
- Nahversorgung/Dienstleistungsstandorte an der Cuxhavener Straße
- Orte der Begegnung: Bildungseinrichtungen wie Schulen, Kita und Geschichtswerkstatt

Freiraum:

- öffentliche Räume: wenige wohnungsnahe öffentliche Freiräume, vereinzelt kleine Naherholungsanlagen in den Wohngebieten; neues Highlight: Naturerlebnisspielplatz Dritte Meile
- räumliche Nähe zu NSG Fischbeker Heide und NSG Moorgürtel, beide NSG jedoch nicht wahrnehmbar und schlecht erschlossen
- die nicht versiegelten Flächen sind überwiegend wohnungsbezogene private Grün- und Freiflächen, sowie Abstandsgrün v.a. in der Sandbek Siedlung
- Bach Sandbek quert die Magistrale auf Höhe des Retentionsbodenfilters
- Verlauf der (mittlerweile fast gänzlich trocken gefallenen) Fischbek entlang der Straße „An d. Fischbek“ und nördlich der B 73 in Richtung der Straße „Dritte Meile“
- Auswirkungen Starkregen an Kreuzungspunkten der Magistrale mit den Bachverläufen von Sandbek und Fischbek bei der weiteren Planung zu beachten



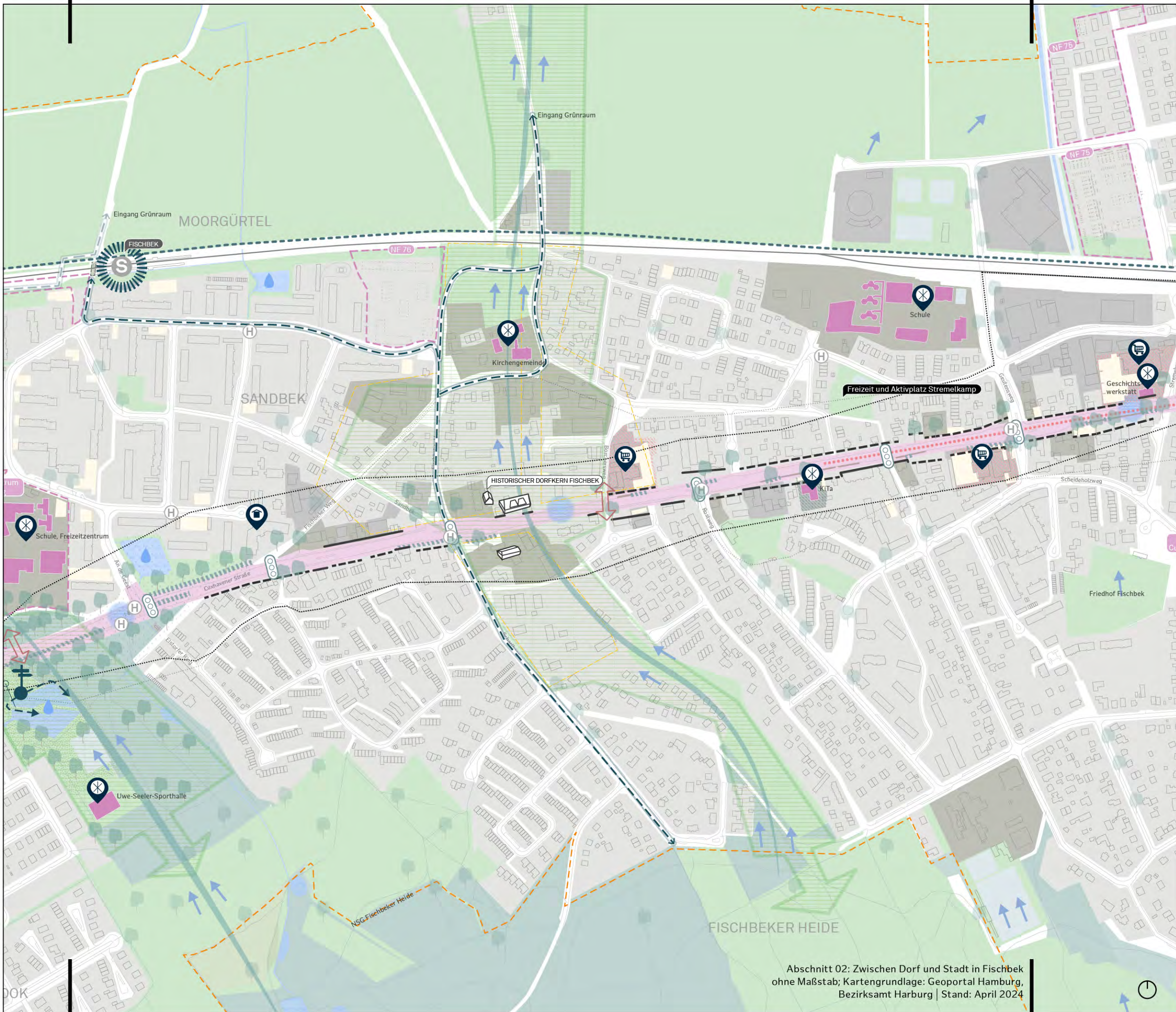
Orientierungspunkt historischer Dorfkern Fischbek

Klima:

- mäßiger Wärmeinsel-Effekt in der Sandbek Siedlung und dem dichten Reihenhausbereich um die Straße „Im Mullsen“
- wichtiger Kaltluftabfluss von der Geest in die Marsch über Frischluftschneisen an Sandbek und Fischbek

Verkehr:

- Verkehrsstärken: DTV: 29.000-31.000 (2019, BVM)
- SV-Anteil: 9-10 % (2019, BVM)
- Straßen-Zustandsnote: Überwiegend gut bis befriedigend
- ÖPNV Haltestellen: 4
- ÖV-Takt in der Prognose „Hamburg-Takt“: > 40
- vierspuriger Ausbau
- klare Charakterisierung als Bundesstraße
- sowohl Rad- als auch Fußwege auf beiden Seiten der Magistrale
- wenig Querungsstellen (recht großer Abstand zwischen LSA), aber augenscheinlich geringer Querungsbedarf



Analysethemen

- VEP Fokusraum
- Qualifizierungspotenzial Bahnhof
- schlechte Verkehrsqualität an KFZ-Knotenpunkt
- wichtigegeplante Wegeverbindungen über B 73
- fehlende sichere Querungsmöglichkeiten
- Lichtsignalanlage
- Fußgängertunnel
- bestehende/geplante Fußgängerbrücke über B 73
- bestehende/geplante Radrouten
- Straßen-Brücken
- Tankstelle
- Parkhaus
- Garagen
- Parkplätze/Straßenparkplätze
- Grundstücke mit hohem Stellplatzanteil
- Gleise mit S-Bahn
- Bushaltestelle

- Siedlung (Wohnen/Misch- und Sondernutzung/ Gewerbe, Handel, Industrie)
- Gebäudebestand/Planung
- vorhandene/unklare Raumkante
- untergenutzte Bereiche
- Orientierungspunkte an der Magistrale
- Wohngebiet mit Dorfcharakter (FNP)
- Impuls-Projekt
- Nahversorgungslage
- Supermarkt
- Senior:innenwohnheim
- Störfallbetrieb
- Gewerbe-/Wohnflächenpotenzial
- aktuelle Planungen (B-Pläne, Funktionspläne)

- Grünfläche/Wald/Park
- Naturschutzgebiet
- Wasserschutzgebiet Zone 2
- Straßenbegleitgrün/PEPL-Potenzialflächen
- Orte der Begegnung
- öffentliche Plätze und Fußgängerzonen
- Eingang Grünraum mit Fußweg
- Überflutungsgefahr bei Starkregen
- amtliches Überflutungsgebiet
- Regenrückhaltebecken
- Frischluftkorridore
- Biotopverbund
- 2. Grüner Ring
- besondere Blickpunkte
- Sportplatz
- Gewässer
- Magistrale B 73
- Untersuchungsraum/erweiterter Untersuchungsraum
- Stadt-/Bezirksgrenze

Abschnitt 02: Zwischen Dorf und Stadt in Fischbek
ohne Maßstab; Kartengrundlage: Geoportal Hamburg,
Bezirksamt Harburg | Stand: April 2024

SWOT-ANALYSE

Stärken

- historische Bedeutung des Dorfkerns mit identitätsprägenden und schützenswerten Gebäuden für die Ortsentwicklung
- räumliche Nähe zu Naturschutzgebieten
- Modernisierungstätigkeiten in Sandbek Siedlung (Synergie zu RISE-Fördergebiet)
- grüne Verbindung zwischen Fischbeker Heide und Moorgürtel fast durchgängig vorhanden

Schwächen

- städtebauliche Struktur entlang der Cuxhavener Straße weist für Ausfallstraße typische Defizite in städtebaulicher und Nutzungsstruktur auf (Flachbauten, wenig Magistralen-Bezug)
- trennende Wirkung der B 73
- insgesamt wenig durchgrünte Siedlungsbereiche
- Zugang zu beiden NSG ist kaum wahrnehmbar, insbesondere Fischbeker Heide trotz direkter Freiraumbindung nicht ausreichend erschlossen

Chancen

- Sichtbarkeit und Erlebbarkeit des historischen Dorfkerns steigern
- Fortsetzung der Modernisierungs- und Nachverdichtungspotenziale der Wohnungsbestände und Freiräume (Sandbek, Bereich Scheideholzweg)
- Aufwertung mindergenutzter Flächen
- Qualifizierung der Erschließung der NSG
- Sichtbarkeit und Renaturierung der Bachverläufe Sandbek und Fischbek

Risiken

- Gefahr der Polarisierung durch große städtebauliche Qualitätsunterschiede und Gefahr von räumlicher Stigmatisierung insb. für vulnerable Bevölkerungsgruppen mit niedrigem Status (Sozialmonitoring) z.B. im Wohnquartier Sandbek



Gewerbe und Einzelhandel an der Cuxhavener Straße



ZIELBILD

Das Nebeneinander unterschiedlicher Siedlungs- und Nutzungsstrukturen wird auch zukünftig diesen Abschnitt prägen. Eine bessere Vernetzung der angrenzenden Naturräume Moorgürtel und Fischbeker Heide kann die Trennwirkung der Magistrale nachhaltig verbessern.

Innenentwicklung qualifizieren:

- Quartiersidentität der Siedlung Sandbek an der B 73 sichtbar machen
- Wohnungsbaupotenziale entwickeln (Entwurf Bebauungsplan NF 76)
- zukünftigen Nutzungsschwerpunkt mit gemischter Nutzungsstruktur durch Nachverdichtung des bestehenden Einzelhandelsstandortes Cuxhavener Straße/Borchersweg) schaffen

Lebendigkeit und Vielfalt stärken:

- historische Dorfstrukturen in Fischbek erhalten
- Fischbeker Heide als gesamtstädtisch bedeutsamen Naturraum an der Magistrale sichtbar machen, Auffindbarkeit verbessern

Klimaanpassung und Gesundheit fördern:

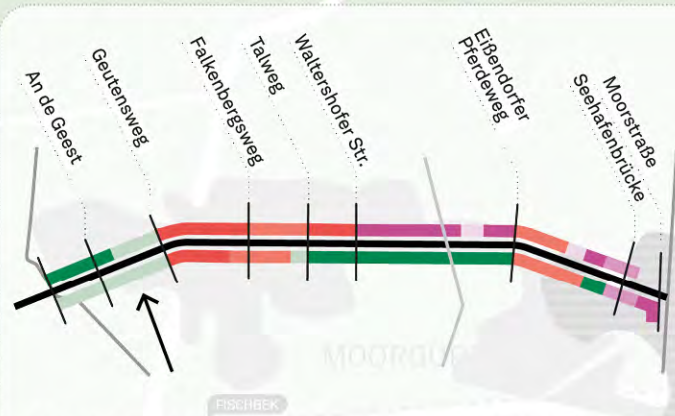
- umliegende Raumtypen zwischen Moorgürtel Alt-Fischbek und Fischbeker Heide sichtbar machen
- Frischluftkorridore in bestehender, grüner Freiraumverbindung freihalten
- Baumbestand entlang der B 73 erhalten und ergänzen
- bestehende Gewässerlinien ablesbar machen und bei allen Planungen berücksichtigen: Alter Bachlauf Fischbek
- Handlungsbedarf für Überflutungsbereiche insbesondere zwischen Fischbeker Heide und Borchersweg
- Eingang zum Heidschnuckenweg qualifizieren

Zukunftsfähigen Mobilitätsraum gestalten:

- Fahrrad- und Fußwegeinfrastruktur entlang der B 73 verbessern
- Umverteilung der Straßenfläche zugunsten der Straßenebenenflächen (F+R) und Maßnahmen zur Klimaanpassung (blau-grüne Infrastruktur)
- durch neue bzw. verbesserte Querungen der B 73 die nördlich und südlich gelegenen Wohnquartiere besser verknüpfen (Untersuchung Komfortübergänge: Fischbeker Weg, Fischbeker Heide, Rostweg)
- Barrierewirkung der B 73 im Bereich der Freiraumverbindungen (Fischbeker Heide und Moorgürtel) reduzieren; zusätzliche Querung zwischen Fischbeker Heide und Rostweg prüfen



Schnitt Fischbek | Grünanteil 21,4 % (M 1:1000)



- Raumtypen an den Magistralen**
- 1 Stadtboulevard (an B 73 nicht vorhanden)
 - 2 Urbane Gewerbebeile
 - 3 Gefasste Stadtstraße
 - 4 Vielgestaltige gemischte Stadtstraße
 - 5 Lebendige Stadtmeile
 - 6 Homogene Vorstadtstraße
 - 7 Heterogene suburbane Gewerbebeile
 - 8 Vorstadttallee
 - 9 Blau-Grüne Schneise

Masterplan Magistralen 2040+, ab S. 60. Abrufbar unter:
www.hamburg.de/resource/blob/936344/d688cbdea975bcfd6823199e62b12fff/d-masterplan-magistralen-2040-langfassung-data.pdf

**Weiterentwicklung
des Bereiches Borchersweg/
Cuxhavener Straße**

**Weiterentwicklung des
Bereiches Scheideholtzwiete/
Cuxhavener Straße**

Maßnahmenkonzept

- Lupenräume
- Gebäudenutzung Wohnen
- Gebäudenutzung Misch- und Sondernutzung
- Gebäudenutzung Gewerbe
- aktives Erdgeschoss
- III-IV Höhenentwicklung (Geschosse) zur Magistrale B 73
- o | g offene/geschlossene Bauweise zur Magistrale B 73
- Orientierungspunkte an der Magistrale Bestand/ in Planung
- Gebäudebestand/abgestimmte Planung gemäß B- und Funktionspläne außerhalb des Magistralengutachtens (noch nicht realisiert)
- aktuelle Planungen (B-Pläne, Funktionspläne)
- Qualifizierung öffentlicher Raum
- Qualifizierung urbaner Platz- und Verbindungsraum
- Aufwertung öffentliche Grünflächen
- Ergänzung grüner Platz
- Ergänzung neuer Park
- Ergänzung private Grünflächen
- Aufwertung u. Erweiterung ökologische Grünverbindung
- Qualifizierung Landschaftseingänge
- Einrichtung Blau-Grüne-Streifen
- Einrichtung Retentionsmulden
- Überflutungsgefahr bei Starkregen
- Straßenbäume/Ergänzung neuer Straßenbäume
- Regenrückhaltebecken
- Gewässer
- Grünfläche/Wald/Park
- Einrichtung Flexstreifen
- Fußgängerbrücke über B 73/Einrichtung neuer Fußgängerbrücken über B 73
- Radrouten/Ausbau Radrouten
- Einrichtung Quartiersgarage/Mobility Hub
- Gleise mit S-Bahnhof/Einrichtung neuer S-Bahnhof
- Bushaltestelle
- Einrichtung neuer Komfortübergänge
- Fußgängertunnel
- Straßen-Brücken
- Parkhaus
- Neuordnung-und Gestaltung der Verkehrs- und Nebenflächen der Magistrale B 73
- Untersuchungsraum
- Siedlungsfläche
- Stadt-/Bezirksgrenze

Abschnitt 03

Dynamische Mitte Süderelbe

Lage:



von: Geutensweg
bis: Falkenbergsweg

Laufende Projekte und Planungen:

- RISE Fördergebiet Neugraben-Fischbek (Problem- und Potenzialanalyse Neugraben-Fischbek, IEK für RISE-Fördergebiet Neugraben-Fischbek)
- Studie zur Optimierung der Querung der B 73 innerhalb des RISE Fördergebietes Neugraben-Fischbek
- Fortschreibung Rahmenplan Zentrum Neugraben
- Fokusraum in der Strategie Mobilitätswende (VEP)
- B-Plan Vogelkamp (NF66), abgeschlossen
- B-Plan Königswiesen (NF75)
- B-Plan Südliches Bahnhofsumfeld Neugraben (NF73)
- B-Plan Dorflageweg (NF77)

STATUS QUO

In diesem Abschnitt verläuft die Magistrale durch ein nutzungsgemischtes Gebiet: Wohn-, Gewerbegebiete und gemischte Nutzungsstrukturen reihen sich neben und um das Neugrabener Zentrum. Unter den verschiedenen Typologien heben sich die Punkthochhäuser im Zentrum besonders hervor. In den Bereichen östlich und westlich des Zentrums und vor allem auch in zweiter, dritter und vierter Reihe sind Ein- und Mehrfamilienhäuser und Zeilenbauten vertreten. Zwischen den Wohngebäuden befinden sich verschiedene Dienstleistungs- und Einzelhandelsstandorte, die teilweise im Wirkungszusammenhang mit dem Zentrum stehen. Das eigenständige Neubauquartier Vogelkamp-Neugraben nördlich der Bahngleise bietet eine Mischung aus Einfamilien-, Doppel- und Reihenhäusern sowie Mehrfamilienhäusern, die sich vor allem an Familien richten. Der Dorfkern Neugraben ist an der Magistrale nicht ersichtlich bzw. erfahrbar.

Als zweitgrößte Zentrumsanlage an der B 73 übernimmt das Zentrum Neugraben in der Mitte des Abschnitts eine wichtige Versorgungsfunktion. Es bildete bis 2017 eine RISE-Gebietskulisse. Eine besonders positive Veränderung aus dieser Zeit stellen städtebauliche Aufwertungsmaßnahmen im öffentlichen Raum und wichtige Impulse zur Stabilisierung des Quartiers und der angrenzenden Siedlungen (Petershofsiedlung und Bahnhofsumfeld) dar. Neben Angeboten des kurz- und mittelfristigen Bedarfs bietet das Zentrum heute kulturelle und Freizeitangebote wie ein Schwimmbad und eine Bücherhalle und attraktive Freiräume wie die Fußgängerzone und den Neugrabener Markt. Die Konkurrenzsituation aufgrund der Lage des Zentrums

zwischen der Harburger Innenstadt und den Umlandgemeinden Neu Wulmstorf und Buxtehude ist weiterhin eine Herausforderung für das Zentrum. Teilweise liegt dieser Abschnitt im RISE-Fördergebiet Neugraben Fischbek. An der Magistrale prägt eine Aneinanderreihung großer Einzelhandelsstandorte und Einfahrten den Straßenraum insb. im Bereich des Zentrums. Zahlreiche Grundstücke sind durch Stellplätze geprägt. Trotz der Verbindung des Bahnhofs mit dem Zentrum über die Fußgängerbrücke, besteht eine große Barrierewirkung der Magistrale, die durch den introvertierten Charakter des Zentrums an der B 73 unterstützt wird. Im Bereich des Zentrums gibt es darüber hinaus fast keine Quermöglichkeiten für den Fußverkehr. Ausgehend von der Neuentwicklung nördlich der Bahngleise und anhaltender Potenziale im Neugrabener Zentrum ist eine Überwindung dieser Barrierewirkung notwendig.

Entlang der Magistrale gibt es nur wenige qualitative öffentliche Freiräume. Diese konzentrieren sich insbesondere auf den Bereich um das Neugrabener Zentrum mit S-Bahn-Station und die angrenzende, von Einzelhandel geprägte Fußgängerzone. Nördlich der S-Bahn befinden sich die großzügig angelegten Königswiesen im neuen Quartier Vogelkamp-Neugraben als vielfältig nutzbare öffentliche Freifläche mit Bewegungsangeboten. Südlich des Neugrabener Zentrums entlang der Straßen Ostheide und Nordheide wurde im Rahmen des RISE-Förderprogramms ein neuer Ort für Kinder und Jugendliche geschaffen, der mehrere Spielplätze und ein Jugendzentrum miteinander verbindet und zu einem zusammenhängenden Spielband aufwertet. Nördlich der S-Bahn befinden sich die großzügig

angelegten Königswiesen im neuen Quartier Vogelkamp-Neugraben als vielfältig nutzbare öffentliche Freifläche mit Bewegungsangeboten. Südlich des Neugrabener Zentrums entlang der Straßen Ostheide und Nordheide wurde im Rahmen des RISE-Förderprogramms ein neuer Ort für

Raumstruktur:

- heterogene Siedlungsstruktur in enger Nachbarschaft mit urbanen Wohnlagen neben großflächigen Baumarkt (insb. westlich des Zentrums)
- nördlich der Bahnstrecke imageprägendes Neubauquartier Vogelkamp-Neugraben mit Einfamilien-, Doppel- und Mehrfamilienhaus-Typologien
- nordöstlich des Neubaugebietes historischer Dorfkern von Neugraben mit alten Hofstellen und aufgelockerter Bebauung
- südlich des Zentrums Wohnbebauungen mit niedrigen Dichten mit Einfamilien-/Doppel-, Mehrfamilienhäusern und Zeilenbauten, etablierte Siedlungen wie Petershofsiedlung
- das Neugrabener Zentrum prägen Baustrukturen der 1960/70er Jahre mit Fußgängerzone und angrenzenden monofunktionalen, introvertierten große Strukturen und Punkthochhäusern
- entlang der Magistrale starke Prägung durch großflächige Stellplatzanlagen zum öffentlichen Straßenraum sowie kleinteilige Gewerbe-/Dienstleistungen in Streulagen
- Adressbildung durch Fußgängerbrücken im Zentrumsbereich

Nutzungen:

- Wohnnutzung
- lokale Ökonomie im Stadtteilzentrum Neugraben mit Fußgängerzone
- Gewerbe- und Dienstleistung
- Ansammlung verschiedener Orte der Begegnung zentriert im Zentrum Neugrabens, wie u.a. Neugrabener Markt, Nahversorgung und Einzelhandel, Schwimmhalle, Bücherhalle, Religiöse Einrichtungen und Ortsamt
- Bildungszentrum Süderelbe, CU-Arena und Schulen

Freiraum:

- öffentliche Räume: Fußgängerzone im Neugrabener Zentrum, Königswiesen im Neubauquartier Vogelkamp-Neugraben, unmittelbar an die B 73 angrenzend wenig nennenswerte qualitative öffentliche Freiräume
- ebenerdige und aufgeständerte Wegeverbindung zwischen Bahnhof Neugraben und Neugraben Zentrum mit

Kinder und Jugendliche geschaffen, der mehrere Spielplätze und ein Jugendzentrum miteinander verbindet und zu einem zusammenhängenden Spielband aufwertet.

Möglichkeit der Straßenüberquerung durch Fußgängerbrücke

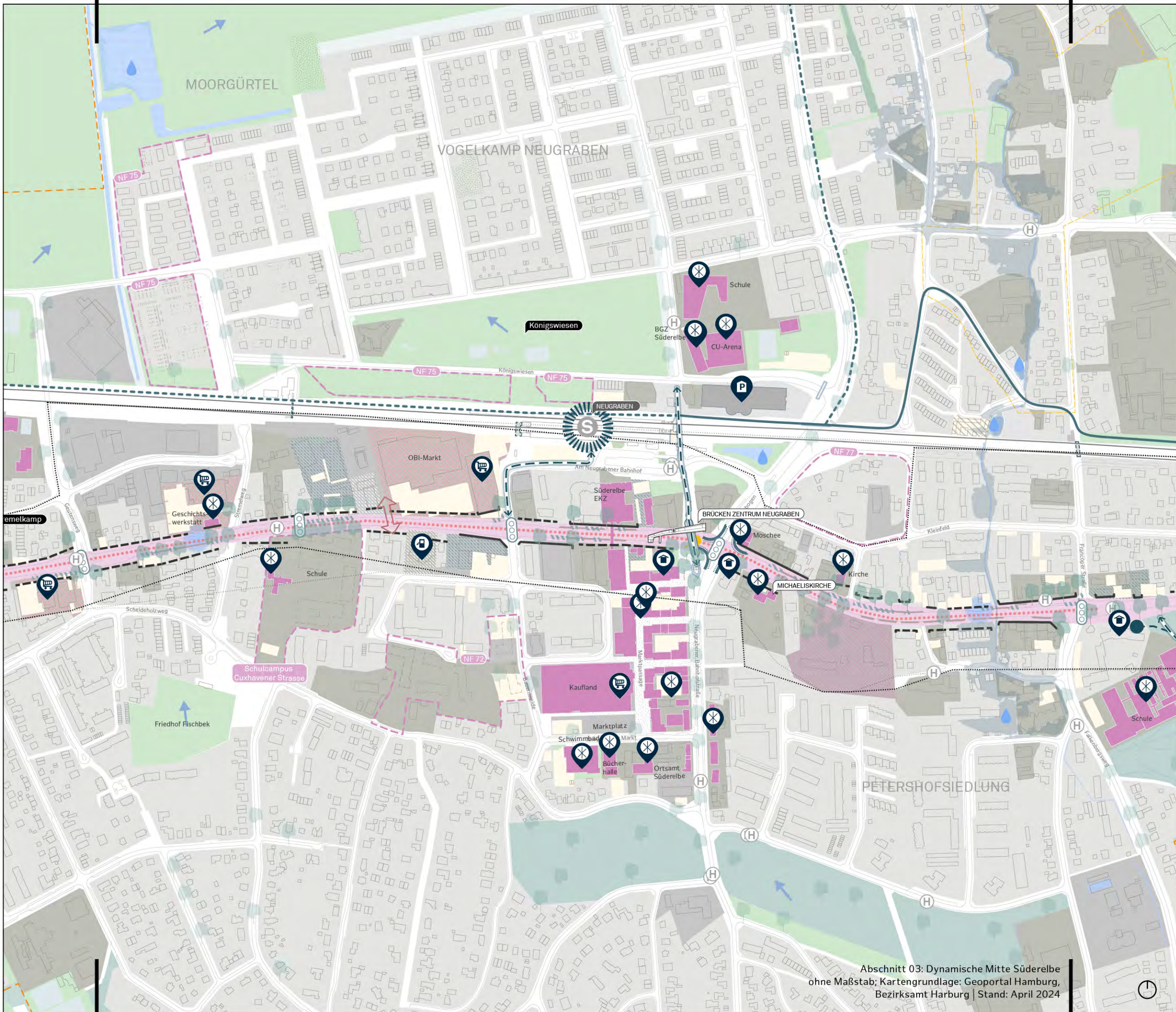
- Friedhof Fischbek größter Friedhof in Harburg westlich der Autobahn
- nördlich des Neubauquartiers Vogelkamp-Neugraben direkter Übergang in das NSG Moorgürtel und die Elbmarsch
- grüne Wegeverbindung zwischen Elbmarsch im Norden und Waldgebiet südlich des Neugrabener Zentrums
- im Zuge der RISE-Entwicklungen neues Spielband mit Wasserspielplatz entlang der Straßen „Ostheide“ und „Nordheide“
- Querung des Bachs Falkengraben östlich des Knotens Falkenbergsweg/Francoper Straße
- amtlich festgesetztes Überschwemmungsgebiet Falkengraben zieht sich mitten durch Wohngebiete zwischen Heilig-Kreuz-Kirche im Süden und der Grenze zum offenen Marschland im Norden

Klima:

- starker Wärmeinseleffekt im Neugrabener Zentrum, mäßiger Wärmeinseleffekt in den von Mehrfamilien- und Reihenhäusern geprägten Siedlungsbereichen
- Überschwemmungsgebiete auf Höhe des Aldi-Markt am Stremelweg, sowie am Übergang zwischen Falkengraben und Scheidebach

Verkehr:

- Verkehrsstärken: DTV: 31.000-32.000 (2019, BVM)
- SV-Anteil: 9-12 % (2019, BVM)
- Straßen-Zustandsnote: Überwiegend ausreichend bis mangelhaft
- ÖPNV Haltestellen: 3
- ÖV-Takt in der Prognose „Hamburg-Takt“: < 40
- vierspuriger Ausbau, klare Charakterisierung als Bundesstraße
- sowohl Rad- als auch Fußwege überwiegend auf beiden Seiten der Magistrale
- wenig Querungsstellen (teilweise Brücken); (großer Abstand zwischen LSA); große Barrierewirkung



Analysethemen

- VEP Fokusraum
- Qualifizierungspotenzial Bahnhof
- schlechte Verkehrsqualität an KFZ-Knotenpunkt
- wichtige geplante Wegeverbindungen über B 73
- fehlende sichere Querungsmöglichkeiten
- Lichtsignalanlage
- Fußgängertunnel
- bestehende/geplante Fußgängerbrücke über B 73
- bestehende/geplante Radrouten
- Straßen-Brücken
- Tankstelle
- Parkhaus
- Garagen
- Parkplätze/Straßenparkplätze
- Grundstücke mit hohem Stellplatzanteil
- Gleise mit S-Bahn
- Bushaltestelle

- Siedlung (Wohnen/Misch- und Sondernutzung/ Gewerbe, Handel, Industrie)
- Gebäudebestand/Planung
- vorhandene/unklare Raumkante
- untergenutzte Bereiche
- Orientierungspunkte an der Magistrale
- Wohngebiet mit Dorfcharakter (FNP)
- Impuls-Projekt
- Nahversorgungslage
- Supermarkt
- Senior:innenwohnheim
- Störfallbetrieb
- Gewerbe-/Wohnflächenpotenzial
- aktuelle Planungen (B-Pläne, Funktionspläne)

- Grünfläche/Wald/Park
- Naturschutzgebiet
- Wasserschutzgebiet Zone 2
- Straßenbegleitgrün/PEPL-Potenzialflächen
- Orte der Begegnung
- öffentliche Plätze und Fußgängerzonen
- Eingang Grünraum mit Fußweg
- Überflutungsgefahr bei Starkregen
- amtliches Überflutungsgebiet
- Regenrückhaltebecken
- Frischluftkorridore
- Biotopverbund
- 2. Grüner Ring
- besondere Blickpunkte
- Sportplatz
- Gewässer
- Magistrale B 73
- Untersuchungsraum/erweiterter Untersuchungsraum
- Stadt-/Bezirksgrenze

Abschnitt 03: Dynamische Mitte Süderelbe
ohne Maßstab; Kartengrundlage: Geoportal Hamburg,
Bezirksamt Harburg | Stand: April 2024

SWOT-ANALYSE

Stärken

- urbane Wohnlagen mit vielfältigen Angeboten
- Funktion als Stadtteilzentrum mit vielen verschiedenen Angeboten und attraktive Versorgungslage für den Süderelberaum und Umland
- prägende und schützenswerte Gebäude für die Ortsentwicklung (Cuxhavener Str. 379)
- naturverbundenes Wohnen im Quartier Vogelkamp-Neugraben
- in Teilbereichen starke, aufgewertete öffentliche Räume (Zentrum und Bahnhofsumfeld) und modernisierter Wohnungsbestand

Schwächen

- hohe Barrierewirkung der Cuxhavener Straße im Zentrumsbereich
- wenig einladende Auto-orientierte Nutzungen entlang der B 73
- durch Stellplätze geprägte Grundstücke und zurückspringende Baufluchten entlang der B 73
- kaum qualitative öffentliche Freiräume entlang der Magistrale
- mangelnde Nutzbarkeit des Einkaufszentrum Süderelbe durch nicht unerheblichen Leerstand und geringer Aufenthaltsqualität

Chancen

- Heranführen des Zentrums Neugraben an die Magistrale durch bauliche, freiräumliche und verkehrliche Aspekte
- Potenzial der städtebaulichen Neuordnung der gewerblichen Strukturen an der B 73 und Aufwertung des Straßenraums
- Wohnungsneubau- und Nachverdichtungspotenziale im Zentrum
- Profilierung und Stärkung des Zentrums
- Profilierungspotenzial Bahnhof Neugraben mit Bahnhofsumfeld
- Herstellung weiterer Querungsmöglichkeiten über die B 73
- Schaffung von Grünachsen (Nord-Süd und Ost-West abseits B 73) Verbesserung der kleinräumigen Fuß- und Radwegeverbindungen und Vernetzung der Quartier untereinander

Risiken

- bestehende ältere Wohnlagen verlieren im Vergleich zu den neuen Wohnquartieren an Attraktivität
- starke Konkurrenz für das Neugrabener Zentrum durch die Lage zwischen der Harburger Innenstadt und den Einkaufsstandorten im angrenzenden Niedersachsen
- Bedeutungsverlust des Einkaufszentrum Süderelbe durch Leerstand und geringe Aufenthaltsqualität
- Überschwemmungsgebiet Falkengraben besonders sensibel für Extremwetterereignisse

ZIELBILD

Das Zentrum Neugrabens baut seine Funktion als Einkaufs-, Wohn- und Arbeits-, Erlebnis-, und Freizeitstandort weiter aus. Die Entwicklung neuer Stadtbausteine im Bahnhofsumfeld und entlang der B 73 trägt zur städtebaulichen (Raumkanten) und funktionalen Aufwertung der Räume bei. Die Schaffung einer attraktiven Nord-Süd-Grünverbindung und die Reduzierung der Barrierewirkung der Cuxhavener Straße tragen zur Belebung des Abschnittes bei.

Innenentwicklung qualifizieren:

- weitere Stärkung der Wohnnutzung durch aktuelle Planungen (Bebauungsplanentwürfe NF72, NF 73, NF75, NF77)
- Zw. Am Neugrabener Bahnhof/Geutensweg neuen Nutzungsschwerpunkt mit gemischter Nutzungsstruktur ergänzen und (bauliche) Fassung der B 73 fördern
- Quartiersidentität des Neugrabener Zentrums an der B 73 sichtbar machen
- Potenzial des Zentrumsbereichs für Innenentwicklung nutzen
- bauliches Wachstum an den Bahnhof Neugraben lenken

Lebendigkeit und Vielfalt stärken:

- Straßenraum der B 73 im Zentrumsbereich mit öffentlichkeitswirksamen Nutzungen funktional anreichern, gemischte Nutzungsstruktur mit aktiven Erdgeschoss nach Westen fortsetzen (zwischen Neugrabener Bahnhof/Geutensweg)
- Neugrabener Zentrum klarer profilieren und öffentlichen Raum aufwerten

Klimaanpassung und Gesundheit fördern:

- umliegende Raumtypen zwischen Moorgürtel und Fischbeker Heide sichtbar machen
- Ausblicke ins Grün nördlich des S-Bahnhofs Neugraben verbessern
- neue Grünverbindung zwischen Zentrum Neugraben und Vogelkamp Neugraben herstellen
- neue grüne Ost-West-Verbindung nördlich der Bahntrasse einfügen

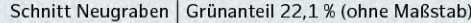
- Erhalt und Ergänzung des Baumbestandes entlang der B 73 (Cuxhavener Str.)
- bestehende Gewässerlinie Scheidebach und Falkengraben berücksichtigen
- Handlungsbedarf für Überflutungsbereiche bei Kreuzung Falkengraben mit B 73
- Maßnahmen zum Umgang mit Hitzeinsel-Entwicklung im Neugrabener Zentrum aufzeigen

Zukunftsfähigen Mobilitätsraum gestalten:

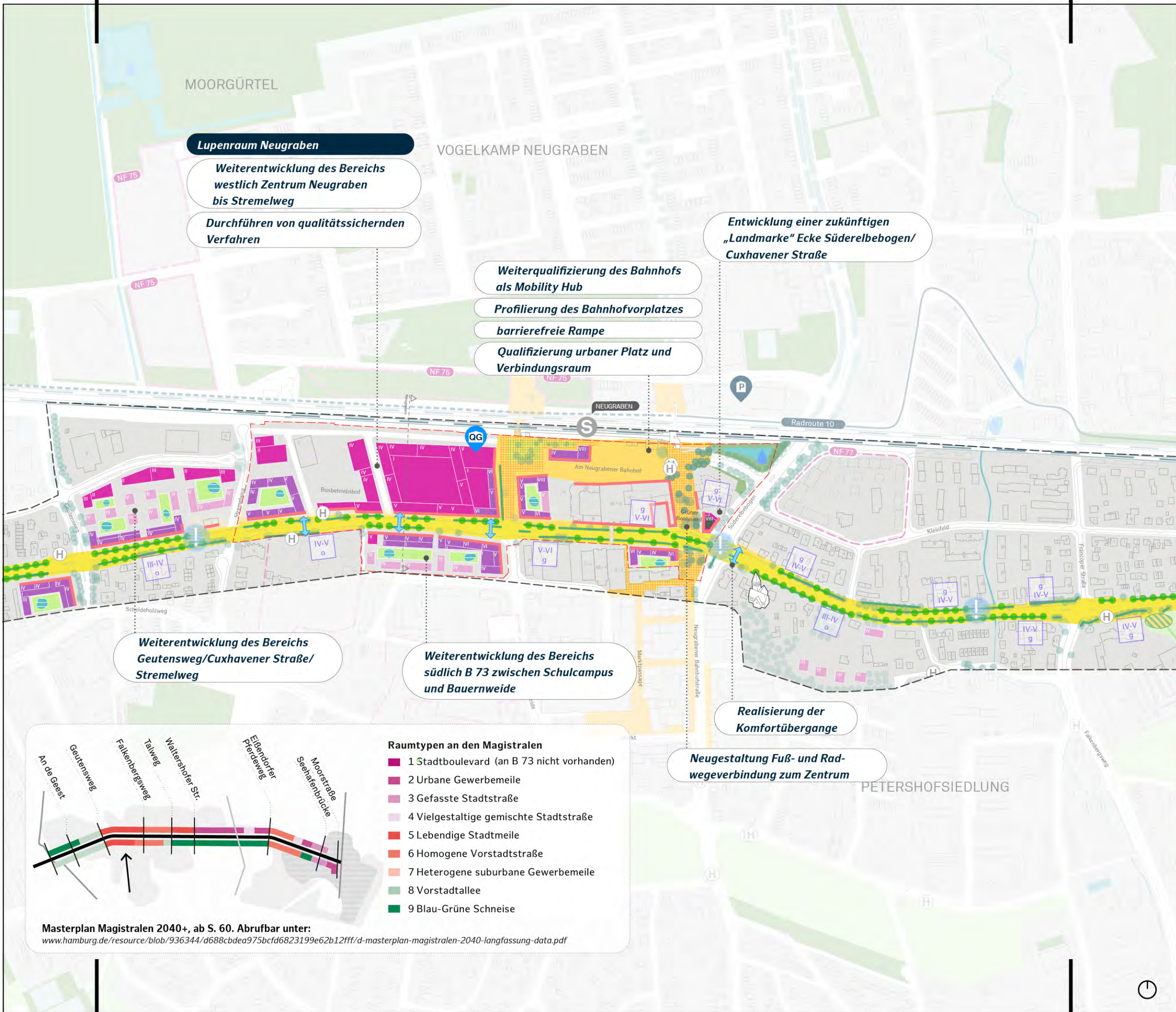
- Barrierewirkung der B 73 insbesondere im Zentrumsbereich aufheben/reduzieren (Verbindung Vogelkamp-Bahnhof-Zentrum)
- Straßenraum aufwerten und das Zentrum an die Magistrale heranführen
- Querungsmöglichkeiten schaffen
- Mobilitätsdrehscheibe „Bahnhof Neugraben“ (Mobility Hub) qualifizieren
- Radschnellweg ausbauen



Cuxhavener Straße am Neugraben Zentrum



Schnitt Neugraben | Grünanteil 22,1 % (ohne Maßstab)



Maßnahmenkonzept

- Lupenräume
- Gebäudenutzung Wohnen
- Gebäudenutzung Misch- und Sondernutzung
- Gebäudenutzung Gewerbe
- aktives Erdgeschoss
- III-IV Höhenentwicklung (Geschosse) zur Magistrale B 73
- o | g offene/geschlossene Bauweise zur Magistrale B 73
- Orientierungspunkte an der Magistrale Bestand/ in Planung
- Gebäudebestand/abgestimmte Planung gemäß B- und Funktionspläne außerhalb des Magistralengutachtens (noch nicht realisiert)
- aktuelle Planungen (B-Pläne, Funktionspläne)

- Qualifizierung öffentlicher Raum
- Qualifizierung urbaner Platz- und Verbindungsraum
- Aufwertung öffentliche Grünflächen
- Ergänzung grüner Platz
- Ergänzung neuer Park
- Ergänzung private Grünflächen
- Aufwertung u. Erweiterung ökologische Grünverbindung
- Qualifizierung Landschaftseingänge
- Einrichtung Blau-Grüne-Streifen
- Einrichtung Retentionsmulden
- Überflutungsgefahr bei Starkregen
- Straßenbäume/Ergänzung neuer Straßenbäume
- Regenrückhaltebecken
- Gewässer
- Grünfläche/Wald/Park

- Einrichtung Flexstreifen
- Fußgängerbrücke über B 73/Einrichtung neuer Fußgängerbrücken über B 73
- Radrouten/Ausbau Radrouten
- Einrichtung Quartiersgarage/Mobility Hub
- Gleise mit S-Bahnhof/Einrichtung neuer S-Bahnhof
- Bushaltestelle
- Einrichtung neuer Komfortübergänge
- Fußgängertunnel
- Straßen-Brücken
- Parkhaus

- Neuordnung-und Gestaltung der Verkehrs- und Nebenflächen der Magistrale B 73
- Untersuchungsraum
- Siedlungsfläche
- Stadt-/Bezirksgrenze

Abschnitt 04

Zwischen Großwohnsiedlung und Neugrabener Heide

Lage:



von: Falkenbergsweg

bis: Talweg

Laufende Projekte und Planungen:

- bis 2019 RISE Neuwiedenthal-Rehrstieg (aktuell Nachsorge)
- PEPL (Pflege- und Entwicklungsplan) - Potenzialfläche Bahnhof Neuwiedenthal (Quelle: Natürlich Hamburg, Handlungskonzept für die naturnähere Gestaltung von Straßenbegleitgrün an vier Magistralen im Rahmen des Naturschutzgroßprojektes „Natürlich Hamburg!“ anhand von Beispielen)

STATUS QUO

In diesem „Zwischenbereich“ zwischen den älteren Ortslagen Neugraben und Hausbruch hat sich an vielen Stellen eine eher zufällige, in der Struktur und in der Erscheinung heterogene Baustruktur an der Magistrale entwickelt. Der S-Bahnhof Neuwiedenthal bildet die wichtigste Verkehrsdrehscheibe in diesem Abschnitt, dessen Umfeld und Eingang jedoch wenig attraktiv und gefast gestaltet ist. Nördlich der Magistrale befindet sich die in den 1950/60er und 1970er Jahren gebaute aufgelockerte Großwohnsiedlung Neuwiedenthal. Aufgrund ihrer Lage nördlich der Bahngleise tritt die Siedlung zur Magistrale jedoch kaum in Erscheinung. Sie war bis Ende 2019 Teil der Programme „Aktive Stadt- und Ortszentren“ sowie „Soziale Stadt“ mit durchgeführten Baumaßnahmen zur Siedlungsaufwertung. Angegliedert an den Bahnhof befindet sich nördlich der Bahngleise das Nahversorgungszentrum Neuwiedenthal sowie weiter nördlich die Nahversorgungslage Rehrstieg. Zentraler Anlaufpunkt für das Einkaufen ist auch der REWE-Markt an der Neuwiedenthaler Straße. Südlich der Magistrale dehnt sich ein im Erscheinungsbild heterogenes Einfamilienhaus-Quartier in die bewaldeten Ausläufer der Harburger Berge aus. Unklare Raumkanten und fehlende EG-Nutzungen vermitteln den Eindruck, sich bereits am äußersten Stadtrand oder gar außerhalb von Hamburg zu befinden.

Eine grüne Verbindungsachse zwischen Neugrabener Heide und Moorgürtel/Elbmarsch im Norden wird durch B 73 und S-Bahn unterbrochen. Diese ist dennoch als Frischluftschneise wichtig für den Stadtteil Neuwiedenthal, der aufgrund seiner hohen baulichen Dichte besonders von sommerlicher Aufheizung betroffen ist. Der Zugang zur südlich an die Cuxhavener Str. angrenzenden Neugrabener Heide ist von der Magistrale aus kaum erkennbar.

Raumstruktur:

- nördlich der B 73 Großwohnsiedlung Neuwiedenthal mit öffentlichen Grünanlagen
- Nahversorgungszentrum Neuwiedenthal am S-Bahnhof Neuwiedenthal
- südlich der B 73 Einfamilien- und Doppelhaus-Typologien
- im Korridor zwischen Magistrale und Bahngleisen Mehrfamilienhaus-Typologien und kleinteilige Gewerbebauten ohne EG Nutzungen

Nutzungen:

- hauptsächlich Wohnnutzung
- Nahversorgungszentrum Neuwiedenthal und Nahversorgungslage Rehrstieg
- Grundschule An der Haake, Jugendcafé, Thomaskirche und Kita's

Freiraum:

- öffentliche Räume: Grünzug Neuwiedenthal mit Drachenthalpark und zahlreichen Spielplätzen
- unterbrochene Grünverbindung von Neugrabener Heide durch Neuwiedenthal bis ins offene Marschland im Norden
- in den vergangenen Jahren Qualifizierung von Freiräumen in Neuwiedenthal im Zuge von RISE-Projekten
- Zugang zur Neugrabener Heide und Harburger Berge am Opferberg

Klima:

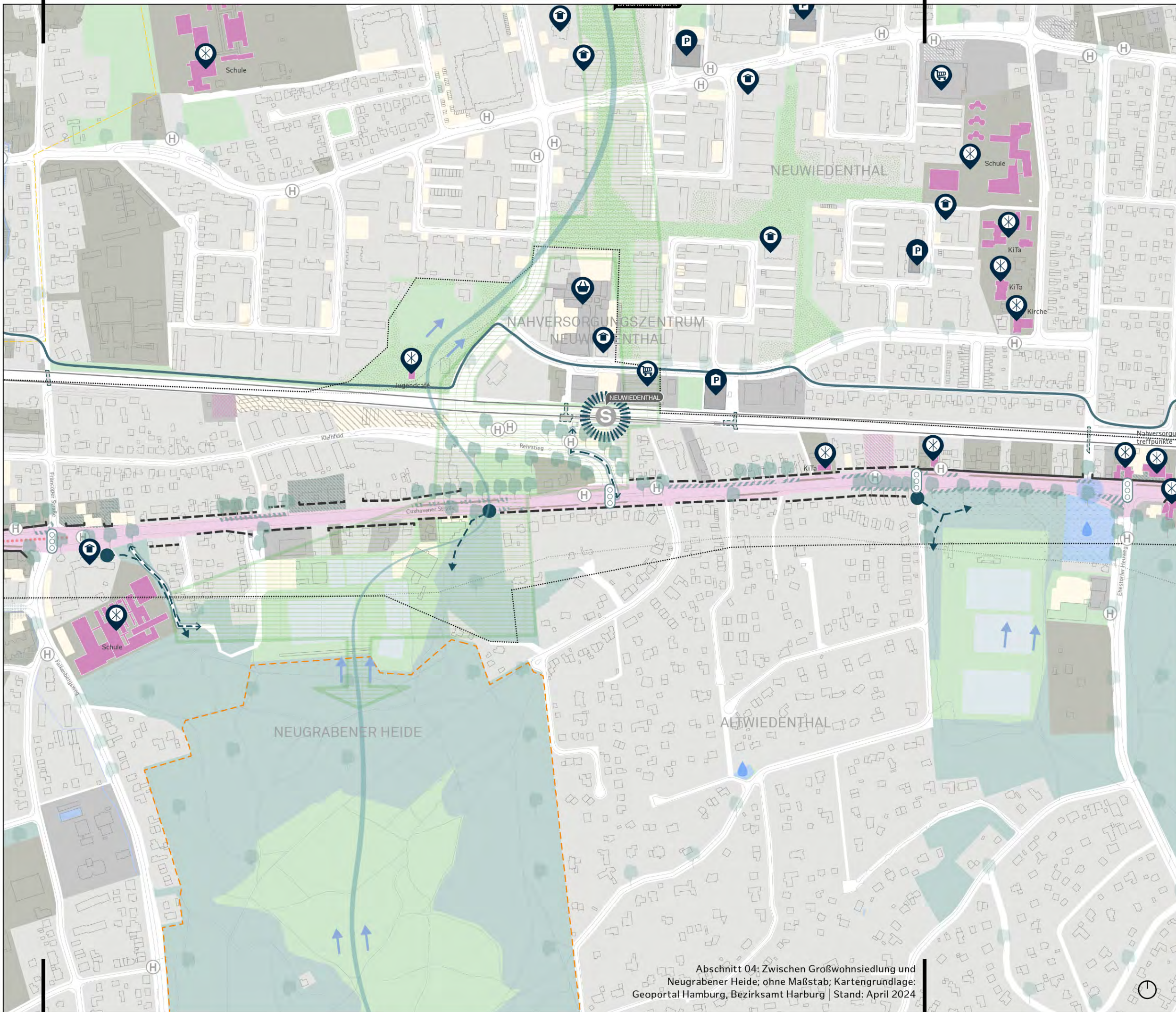
- mäßiger Wärmeinseleffekt in Neuwiedenthal
- Frischluftkorridor von den Harburger Bergen/Neugrabener Heide durch Grünzug Neuwiedenthal ins offene Marschland im Norden



Grüne Raumkante

Verkehr:

- Verkehrsstärken: DTV: 31.000 ((2019, BVM)
- SV-Anteil: 9-11 % (2019, BVM)
- Straßen-Zustandsnote: Überwiegend ausreichend bis mangelhaft
- ÖPNV Haltestellen: 3, zzgl. S-Bahn Neuwiedenthal als Bezugspunkt im erweiterten Umfeld
- ÖV-Takt in der Prognose „Hamburg-Takt“: 30
- vierspuriger Ausbau
- sowohl Rad- als auch Fußwege auf beiden Seiten der Magistrale
- wenig Querungsstellen (großer Abstand zwischen LSA)
- große Barrierewirkung



Analysethemen

- VEP Fokusraum
- Qualifizierungspotenzial Bahnhof
- schlechte Verkehrsqualität an KFZ-Knotenpunkt
- wichtigegeplante Wegeverbindungen über B 73
- fehlende sichere Querungsmöglichkeiten
- Lichtsignalanlage
- Fußgängertunnel
- bestehende/geplante Fußgängerbrücke über B 73
- bestehende/geplante Radrouten
- Straßen-Brücken
- Tankstelle
- Parkhaus
- Garagen
- Parkplätze/Straßenparkplätze
- Grundstücke mit hohem Stellplatzanteil
- Gleise mit S-Bahn
- Bushaltestelle

- Siedlung (Wohnen/Misch- und Sondernutzung/ Gewerbe, Handel, Industrie)
- Gebäudebestand/Planung
- vorhandene/unklare Raumkante
- untergenutzte Bereiche
- Orientierungspunkte an der Magistrale
- Wohngebiet mit Dorfcharakter (FNP)
- Impuls-Projekt
- Nahversorgungslage
- Supermarkt
- Senior:innenwohnheim
- Störfallbetrieb
- Gewerbe-/Wohnflächenpotenzial
- aktuelle Planungen (B-Pläne, Funktionspläne)

- Grünfläche/Wald/Park
- Naturschutzgebiet
- Wasserschutzgebiet Zone 2
- Straßenbegleitgrün/PEPL-Potenzialflächen
- Orte der Begegnung
- öffentliche Plätze und Fußgängerzonen
- Eingang Grünraum mit Fußweg
- Überflutungsgefahr bei Starkregen
- amtliches Überflutungsgebiet
- Regenrückhaltebecken
- Frischluftkorridore
- Biotopverbund
- 2. Grüner Ring
- besondere Blickpunkte
- Sportplatz
- Gewässer
- Magistrale B 73
- Untersuchungsraum/erweiterter Untersuchungsraum
- Stadt-/Bezirksgrenze

SWOT-ANALYSE

Stärken

- naturnahe Wohnlage mit kurzen Wegen zu Versorgungszentren und ÖPNV
- insg. grüner Charakter der Siedlungen
- hohe Anzahl öffentlicher Freiräume, die im Rahmen der RISE-Förderung flächendeckend aufgewertet wurden

Schwächen

- geringe Querungsqualität und Barrierewirkung der B 73
- unattraktive Gestaltung des Bahnhofseingangs und -vorplatzes
- alternde Bevölkerung in Hausbruch (südlich Magistrale)

Chancen

- Profilierungspotenzial des Bahnhofsumfeldes Neuwiedenthal mit Verbesserung der Freiraumverbindung über die Magistrale hinweg
- Potenzialflächen des Wohnungsbauprogramms nahe Rehrstieg
- Anpassung der Wohnangebote für ältere Menschen

Risiken

(bisher keine)



Bahnhofsvorplatz am S-Bahnhof Neuwiedenthal
© Carsten Rabe



Wohnbebauung an der Cuxhavener Straße © Carsten Rabe



Siedlung Neuwiedenthal hinter den Gleisen © Carsten Rabe

ZIELBILD

Der Bereich zwischen Bahnhof Neuwiedenthal und B 73 bietet die Voraussetzungen für eine stadträumliche Neukonzeption und die Schaffung neuer Wohnbauflächen mit ergänzenden gewerblichen Nutzungen. Mit der Verbesserung der Freiraumverbindung zur Neugrabener Heide und der Einbindung neuer Landmarken soll ein neuer Akzent im westlichen Magistralenraum gesetzt werden.

Innenentwicklung qualifizieren:

- städtebauliche und verkehrsplanerische Neuordnung des südlichen Bahnhofsumfeldes
- Ergänzung neuer „Stadtbausteine“ (nördlich B 73 zw. Rehrstieg/Francoper Straße südlich B 73 zw. Gymnasium Süderelbe/Opferberg) mit gemischter Nutzungsstruktur und Förderung der (baulichen) Fassung der B 73
- Eingangssituation für die Siedlung Neuwiedenthal gestalten
- neuen baulichen bzw. freiräumlichen Orientierungspunkt in Höhe des Bahnhofs Neuwiedenthal schaffen

Lebendigkeit und Vielfalt stärken

- Straßenraum im Bahnhofsbereich funktional anreichern und aktive Erdgeschosse (nördlich der B 73) in Bestand und Neubau einrichten
- Nutzungsmischung fördern
- attraktiven Begegnungsort am Bahnhof Neuwiedenthal entwickeln
- Nahversorgungsbereich in Neuwiedenthal qualifizieren und öffentlichen Raum aufwerten

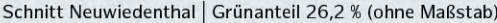
Klimaanpassung und Gesundheit fördern:

- umliegende Raumtypen sichtbar machen: Wald/Geest (Neugrabener Heide) und Park (Grünzug Neuwiedenthal)
- Ausblicke in Neugrabener Heide verbessern
- vorhandene Vernetzung zwischen Neuwiedenthal und Neugrabener Heide qualifizieren
- neue Verbindung westlich des Zentrums Neuwiedenthal bis zum Jägerhof etablieren

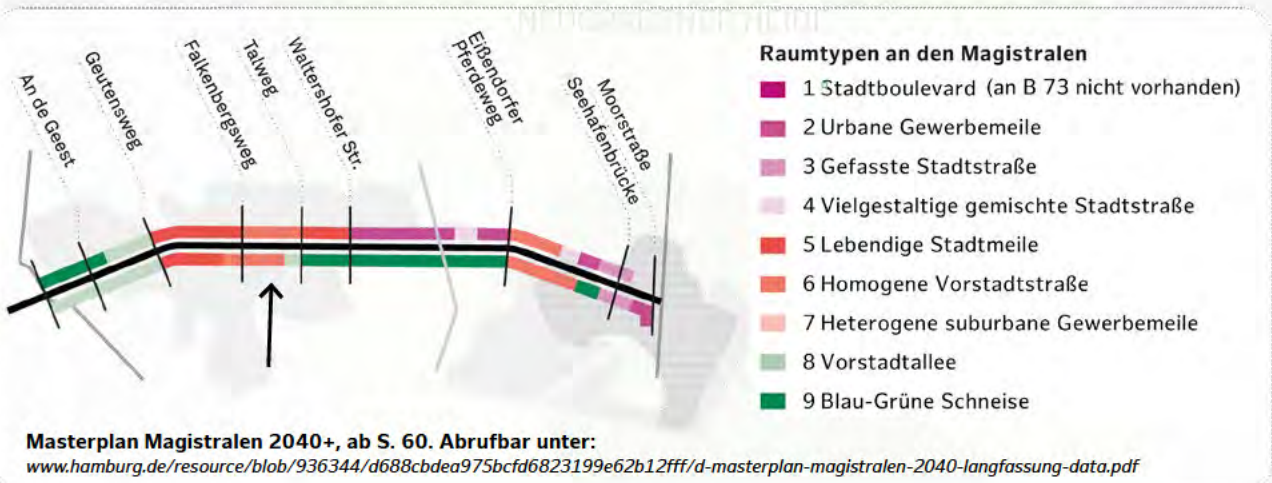
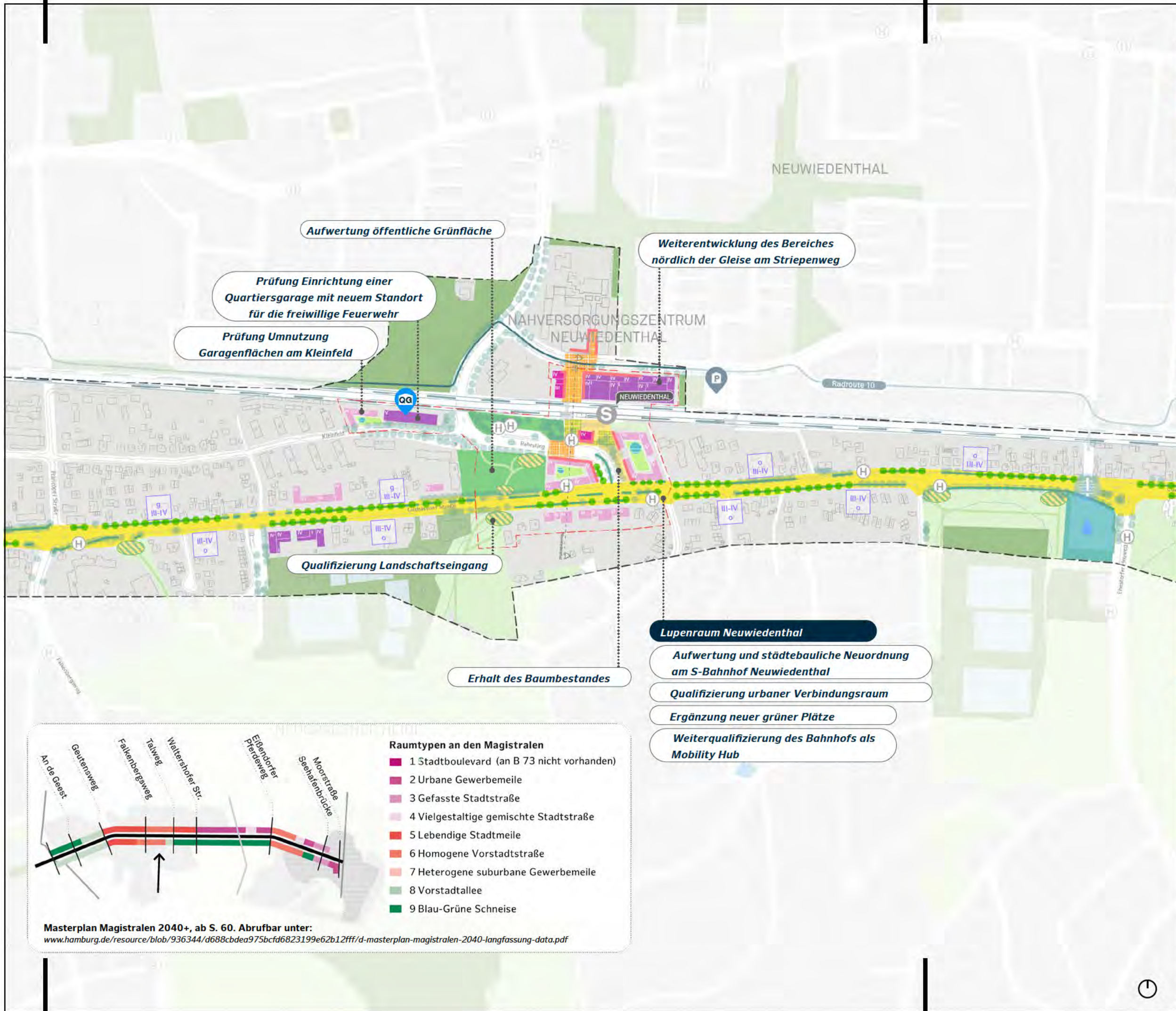
- Frischluftkorridor zwischen Zentrum Neuwiedenthal und Neugrabener Heide freihalten
- Grünfläche zwischen Rehrstieg und B 73 qualifizieren

Zukunftsfähigen Mobilitätsraum gestalten:

- Fahrrad- und Fußwegeinfrastruktur entlang der B 73 verbessern
- Aufwertung der Freiraumverbindungen zwischen Neuwiedenthal und Neugrabener Heide, um die Barrierewirkung der B 73 zu mindern
- Qualifizierungspotenzial Bahnhof Neuwiedenthal nutzen:
 1. Verkehrsplanerische Neuordnung des Bahnhofsvorplatzes
 2. Mobility Hub im Umfeld des Bahnhofs
 3. Profilierungspotenzial des Bahnhofsumfeldes mit Verbesserung der Freiraumverbindung über die Magistrale hinweg
- Übergang vom Bahnhof Neuwiedenthal und der Wohnsiedlung Neuwiedenthal zur Neugrabener Heide



Schnitt Neuwiedenthal | Grünanteil 26,2 % (ohne Maßstab)



Maßnahmenkonzept

- Lupenräume
- Gebäudenutzung Wohnen
- Gebäudenutzung Misch- und Sondernutzung
- Gebäudenutzung Gewerbe
- aktives Erdgeschoss
- III-IV Höhenentwicklung (Geschosse) zur Magistrale B 73
- o | g offene/geschlossene Bauweise zur Magistrale B 73
- Orientierungspunkte an der Magistrale Bestand/ in Planung
- Gebäudebestand/abgestimmte Planung gemäß B- und Funktionspläne außerhalb des Magistralengutachtens (noch nicht realisiert)
- aktuelle Planungen (B-Pläne, Funktionspläne)
- Qualifizierung öffentlicher Raum
- Qualifizierung urbaner Platz- und Verbindungsraum
- Aufwertung öffentliche Grünflächen
- Ergänzung grüner Platz
- Ergänzung neuer Park
- Ergänzung private Grünflächen
- Aufwertung u. Erweiterung ökologische Grünverbindung
- Qualifizierung Landschaftseingänge
- Einrichtung Blau-Grüne-Streifen
- Einrichtung Retentionsmulden
- Überflutungsgefahr bei Starkregen
- Straßenbäume/Ergänzung neuer Straßenbäume
- Regenrückhaltebecken
- Gewässer
- Grünfläche/Wald/Park
- Einrichtung Flexstreifen
- Fußgängerbrücke über B 73/Einrichtung neuer Fußgängerbrücken über B 73
- Radrouten/Ausbau Radrouten
- Einrichtung Quartiersgarage/Mobility Hub
- Gleise mit S-Bahnhof/Einrichtung neuer S-Bahnhof
- Bushaltestelle
- Einrichtung neuer Komfortübergänge
- Fußgängertunnel
- Straßen-Brücken
- Parkhaus
- Neuordnung-und Gestaltung der Verkehrs- und Nebenflächen der Magistrale B 73
- Untersuchungsraum
- Siedlungsfläche
- Stadt-/Bezirksgrenze

Abschnitt 04: Zwischen Großwohnsiedlung und Neugrabener Heide
ohne Maßstab; Kartengrundlage: Geoportal Hamburg, Bezirksamt Harburg | Stand: Oktober 2025

Abschnitt 05

Vielfältiges Hausbruch

Lage:



von: Talweg

bis: Waltershofer Straße

Laufende Projekte und Planungen:

→ Entwicklungsziele Landschaftsprogramm:

- Sicherung und Entwicklung der Grünanlagen und Einbindung in Freiraumverbundsystem, Verbesserung der Nutzungsqualität Spiel- und Sportplätze
- Entsiegelung und Durchgrünung Gewerbegebiet, Förderung von Dach- und Fassadenbegrünung und spontanen Ruderalflächen
- Schutz und Entwicklung naturnaher, standortgerechter Waldbestände und Sicherung Waldfunktionen (Erholung, Naturhaushalt, Biotop) und Artenschutz

STATUS QUO

Dieser Abschnitt ist durch den starken Kontrast von grüner Waldkante auf der südlichen Seite und den aufgelockerten Wohnlagen auf der nördlichen Seite geprägt. Nördlich der B 73 befinden sich Überbleibsel der gründerzeitlichen Entwicklungsphase von Hausbruch, in denen heute gemischte Nutzungen vorzufinden sind (Dienstleistungen und Einzelhandel). Nördlich der Bahngleise liegen kleinteilige, durch Einfamilien-/Doppelhäuser geprägte Gebiete. Im Westen wird der Abschnitt durch die Waltershofer Straße und Gleise vom Industriegebiet räumlich getrennt. Die Magistrale ist über den prägnanten Reliefeinschnitt des Ehestorfer Heuweges mit den südlichen Waldgebieten und den dort befindlichen Wohnlagen eng verbunden. Prägnant ist der vergleichsweise hohe Senior:innenanteil in den etablierten Wohnlagen und damit das Erfordernis einer bedarfsgerechten Entwicklung der Wohnlagen.

In diesem Abschnitt gibt es eine besonders hohe Anzahl mindergenutzter Grundstücke mit hoher Stellplatzanzahl oder potenziell obsoleten Strukturen (Tankstelle, Flachmarkt) entlang der Magistrale. Der südliche Teil des Abschnitts ist, bis auf Ausnahme einiger gewerblich genutzter Parzellen, gänzlich Waldgebiet der Harburger Berge. Hier gelangt man durch ein paar unscheinbare Eingänge

auf das Wanderrouen-System des Naherholungsgebiets. Dieses wird von der Magistrale aus wahrgenommen, jedoch besteht bei der Erreichbarkeit vom nördlichen Wohngebiet und Gestaltung der Eingangssituation Entwicklungspotenzial.

Das Wohngebiet profitiert mikroklimatisch von den umliegenden Freiraumstrukturen, sodass dieses mit ausreichend Frischluftzufuhr versorgt ist. Dennoch bilden sich durch einen hohen Anteil an versiegelten Flächen und wenig öffentliche Grünanlagen innerhalb des Wohn- und Gewerbegebiets vereinzelt Hitzeinseln.

Raumstruktur:

- nördlich der B 73 und Bahngleise Wohnquartier mit niedrigen Dichten (Einfamilien-/Doppelhaus-Typologien)
- zwischen B 73 und Bahngleisen kleinteilige Dienstleistungs- und Gewerbestreulagen
- im Süden Staatsforst und zu Magistrale grüne bewaldete Raumkante, die durch Tankstellen und Gewerbenutzung unterbrochen wird
- Regenrückhaltebecken am südlichen Kreuzungspunkt Ehestorfer Heuweg

Nutzungen:

- Wohnnutzung
- kleinteiliges Gewerbe und Dienstleistungen sowie zwei Tankstellen
- Wald und Naherholungsgebiet
- Restaurants und Lebensmittelhandel direkt an der B 73 als Orte der Begegnung, Wanderparkplatz zur Haake

Freiraum:

- öffentliche Räume: Südlich der B 73 Wald und Spiel- und Sportflächen
- südlich vereinzelt Zugänge in den Wald, Anbindung Großwohnsiedlung Neuwiedenthal über Walterhofer Str. oder Rehrstieg
- südlich der B 73 erstreckt sich die Geestlandschaft mit der Haake
- Wasserschutzgebietszone II entlang des ganzen Abschnitt südlich und nördlich B 73
- Regenrückhaltebecken am Ehestorfer Heuweg



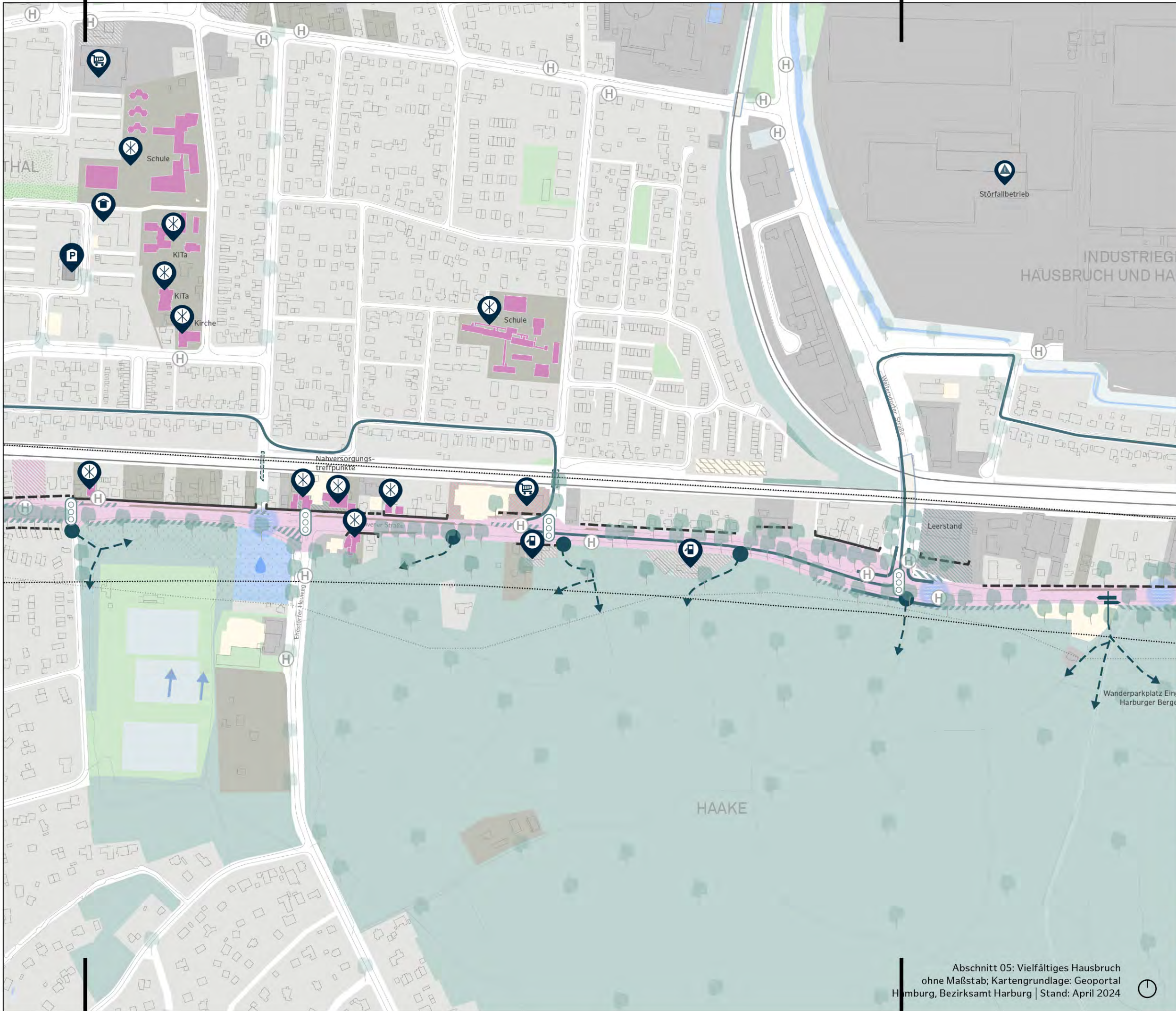
Hausbruch

Klima:

- Siedlung und Gewerbeanlagen nördlich der B 73 werden gut durchlüftet durch die klimatisch bedeutsamen Freiraumstrukturen der Harburger Berge
- Frischluftschneise auf Höhe Jägerhof

Verkehr:

- Verkehrsstärken: DTV: 31.000-33.000 (2019, BVM)
- SV-Anteil: 9-11 % (2019, BVM)
- Straßen-Zustandsnote: Durchschnittlich befriedigend
- ÖPNV Haltestellen: 3
- ÖV-Takt in der Prognose „Hamburg-Takt“: < 15
- vierspuriger Ausbau
- klare Charakterisierung als Bundesstraße
- unterschiedlicher Ausbau der Nebenflächen
- sowohl Rad- als auch Fußwege auf beiden Seiten der Magistrale
- wenig Querungsstellen; (großer Abstand zwischen LSA)
- augenscheinlich geringer Querungsbedarf
- große Barrierewirkung



Analysethemen

- VEP Fokusraum
- Qualifizierungspotenzial Bahnhof
- schlechte Verkehrsqualität an KFZ-Knotenpunkt
- wichtige geplante Wegeverbindungen über B 73
- fehlende sichere Querungsmöglichkeiten
- Lichtsignalanlage
- Fußgängertunnel
- bestehende/geplante Fußgängerbrücke über B 73
- bestehende/geplante Radrouten
- Straßen-Brücken
- Tankstelle
- Parkhaus
- Garagen
- Parkplätze/Straßenparkplätze
- Grundstücke mit hohem Stellplatzanteil
- Gleise mit S-Bahn
- Bushaltestelle

- Siedlung (Wohnen/Misch- und Sondernutzung/ Gewerbe, Handel, Industrie)
- Gebäudebestand/Planung
- vorhandene/unklare Raumkante
- untergenutzte Bereiche
- Orientierungspunkte an der Magistrale
- Wohngebiet mit Dorfcharakter (FNP)
- Impuls-Projekt
- Nahversorgungslage
- Supermarkt
- Senior:innenwohnheim
- Störfallbetrieb
- Gewerbe-/Wohnflächenpotenzial
- aktuelle Planungen (B-Pläne, Funktionspläne)

- Grünfläche/Wald/Park
- Naturschutzgebiet
- Wasserschutzgebiet Zone 2
- Straßenbegleitgrün/PEPL-Potenzialflächen
- Orte der Begegnung
- öffentliche Plätze und Fußgängerzonen
- Eingang Grünraum mit Fußweg
- Überflutungsgefahr bei Starkregen
- amtliches Überflutungsgebiet
- Regenrückhaltebecken
- Frischluftkorridore
- Biotopverbund
- 2. Grüner Ring
- besondere Blickpunkte
- Sportplatz
- Gewässer
- Magistrale B 73
- Untersuchungsraum/erweiterter Untersuchungsraum
- Stadt-/Bezirksgrenze



SWOT-ANALYSE

Stärken

- naturnahe Wohnlage
- sehr gute Anbindung an die A 7
- bestehende Eingänge zu Wanderrouten-System und Naherholungsgebiet Harburger Berge
- starke Kühlungs- und Durchlüftungswirkung des Wohn- und Gewerbegebiets, da es umgeben von klimatisch wertvollen Freiraumstrukturen ist
- alltägliche Anlaufstelle für Harburger:innen durch Ansammlung von Geschäften und Dienstleistungen

Schwächen

- starke Prägung der Magistrale durch mindergenutzte und baulich zurückspringende (Gewerbe-) Grundstücke
- Auswirkungen Starkregen an Kreuzungspunkten Ehestorfer Heuweg bei der weiteren Planung zu beachten
- im Wohn- und Gewerbegebiet hoher Wärmeinseleffekt, aufgrund des hohen Versiegelungsgrads und kaum öffentliche Grünanlagen vorhanden

Chancen

- flächensparsame Neuordnung und Vervollständigung einer raumbildenden Bebauung auf bisher durch keine oder nur geringe Bebauung gekennzeichneten Grundstücken
- Qualifizierung bestehender Zugänge zu den Harburger Bergen
- Weiterqualifizierung der bestehenden Gebäude- und Nutzungsstrukturen zu einem Orientierungs- und Identifikationsort

Risiken

- öffentliche Räume entlang der Magistrale bisher als solche kaum wahrnehmbar und mit wenig Aufenthaltsqualität



Radweg Cuxhavener Straße



Wohnbebauung an der Cuxhavener Straße © Carsten Rabe

ZIELBILD

Der Abschnitt profitiert von den naturnahen Wohnlagen, der Nähe zum Naherholungsgebiet Harburger Berge und von den vorhandenen Einkaufs- und Dienstleistungsangeboten. Mit einer attraktiven Straßenraumgestaltung, weiteren Angeboten in den Erdgeschosszonen und der Aktivierung eines neuen Begegnungsortes kann der Abschnitt seine vorhandenen Potenziale ausbauen.

Innenentwicklung qualifizieren:

- Nutzungsmischung fördern
- Heranrücken an die B 73 fördern

Lebendigkeit und Vielfalt stärken

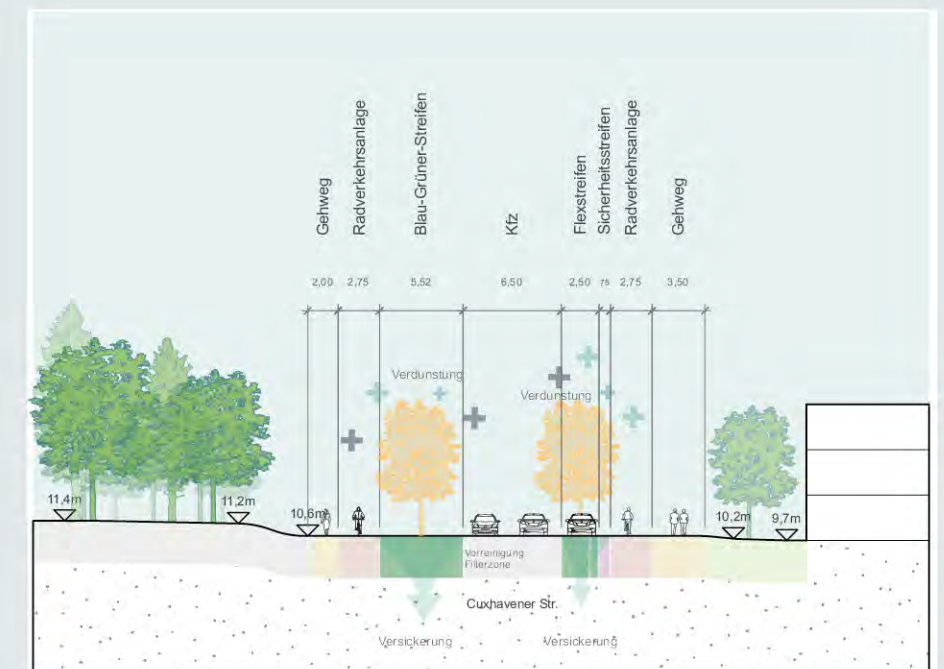
- Straßenräume funktional anreichern und aktive Erdgeschosszonen (nördlich der B 73 zw. Ehestorfer Heuweg/Hausbrucher Bahnhofstraße) in Neubau und Bestand einrichten
- attraktiven Begegnungsort etablieren

Klimaanpassung und Gesundheit fördern:

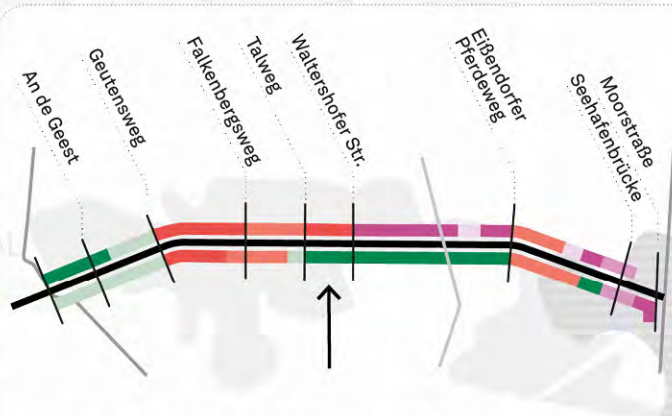
- neue Grünverbindung zwischen Harburger Berge und Hausbruch herstellen
- Baumbestand erhalten und ergänzen
- Handlungsbedarf für Überflutungsbereich im Bereich des Regenrückhaltebeckens Ehestorfer Heuweg
- Eingang zu den Harburger Bergen stärken

Zukunftsfähigen Mobilitätsraum gestalten:

- Verbesserung der Fahrrad- und Fußwegeinfrastruktur entlang der B 73, Umsetzung einer optimierten Veloroute 10 („Idealplanung“ zwischen Neehusenstraße und Am Radeland)
- Anbindung der Wohnlagen nördlich der Bahngleise an die Wander- und Freizeitangebote der Harburger Berge
- Schaffung von Querungsmöglichkeiten bzw. Ergänzung der beidseitigen Fußgängerfurten am Talweg, Ehestorfer Heuweg und Waltershofer Straße



Schnitt Hausbruch | Grünanteil 31,5 % (M 1:500)



- Raumtypen an den Magistralen**
- 1 Stadtboulevard (an B 73 nicht vorhanden)
 - 2 Urbane Gewerbemeile
 - 3 Gefasste Stadtstraße
 - 4 Vielgestaltige gemischte Stadtstraße
 - 5 Lebendige Stadtmeile
 - 6 Homogene Vorstadtstraße
 - 7 Heterogene suburbane Gewerbemeile
 - 8 Vorstadttallee
 - 9 Blau-Grüne Schneise

Masterplan Magistralen 2040+, ab S. 60. Abrufbar unter:
www.hamburg.de/resource/blob/936344/d688cbdea975bcfd6823199e62b12fff/d-masterplan-magistralen-2040-langfassung-data.pdf

Weiterentwicklung des Bereichs
Cuxhavener Straße 126 (Lidl)

Qualifizierung Landschaftseingang

- Maßnahmenkonzept**
- Lupenräume
 - Gebäudenutzung Wohnen
 - Gebäudenutzung Misch- und Sondernutzung
 - Gebäudenutzung Gewerbe
 - aktives Erdgeschoss
 - III-IV Höhenentwicklung (Geschosse) zur Magistrale B 73
 - o | g offene/geschlossene Bauweise zur Magistrale B 73
 - Orientierungspunkte an der Magistrale Bestand/ in Planung
 - Gebäudebestand/abgestimmte Planung gemäß B- und Funktionspläne außerhalb des Magistralengutachtens (noch nicht realisiert)
 - aktuelle Planungen (B-Pläne, Funktionspläne)
 - Qualifizierung öffentlicher Raum
 - Qualifizierung urbaner Platz- und Verbindungsraum
 - Aufwertung öffentliche Grünflächen
 - Ergänzung grüner Platz
 - Ergänzung neuer Park
 - Ergänzung private Grünflächen
 - Aufwertung u. Erweiterung ökologische Grünverbindung
 - Qualifizierung Landschaftseingänge
 - Einrichtung Blau-Grüne-Streifen
 - Einrichtung Retentionsmulden
 - Überflutungsgefahr bei Starkregen
 - Straßenbäume/Ergänzung neuer Straßenbäume
 - Regenrückhaltebecken
 - Gewässer
 - Grünfläche/Wald/Park
 - Einrichtung Flexstreifen
 - Fußgängerbrücke über B 73/Einrichtung neuer Fußgängerbrücken über B 73
 - Radrouten/Ausbau Radrouten
 - Einrichtung Quartiersgarage/Mobility Hub
 - Gleise mit S-Bahnhof/Einrichtung neuer S-Bahnhof
 - Bushaltestelle
 - Einrichtung neuer Komfortübergänge
 - Fußgängertunnel
 - Straßen-Brücken
 - Parkhaus
 - Neuordnung-und Gestaltung der Verkehrs- und Nebenflächen der Magistrale B 73
 - Untersuchungsraum
 - Siedlungsfläche
 - Stadt-/Bezirksgrenze

Abschnitt 06

Produktive Achse an der A 7

Lage:



von: Waltershofer Straße

bis: Eißendorfer Pferdeweg

Laufende Projekte und Planungen:

- Gewerbepotenzialfläche „am Radeland“ des Gewerbeflächenentwicklungskonzept Harburg
- Innovationspark Harburg
- PEPL Potenzialfläche Meyers Park

STATUS QUO

Dieser Abschnitt ist von einem starken Kontrast von Nordseite mit den Gewerbe-/Industriestandorten Hausbruch, Hausbruch Süd, Daimler AG und Tempowerk und der Südseite mit Waldkante geprägt. Eine starke Zäsur stellt die Autobahntrasse dar, welche die verschiedenen Bereiche stark fragmentiert. Die nördlich gelegenen Gewerbe- und Industriestandorte haben aufgrund der Bahngleise kaum Magistralenbezug, die Anbindung dieser Bereiche erfolgt über die Waltershofer Straße und den Moorbürger Bogen. Der schmale Streifen zwischen Magistrale und Gleise weist eine unstrukturierte Nutzungsmischung auf und vereint Gewerbestandorte mit vereinzelt Wohnnutzungen. Weiter östlich befinden sich nördlich

der Bahngleise an der Straße Am Radeland Kleingärten. Auch in diesem Abschnitt wird aufgrund der Kfz-orientierten Nutzungen an der Magistrale der Eindruck vermittelt, sich bereits außerhalb von Hamburg zu befinden. Die Gewerbepotenzialfläche „Am Radeland“ befindet sich im östlichen Bereich des Abschnitts. Der Technopark Tempowerk bildet den westlichsten Punkt des als konzeptionelle Leitidee entwickelten Innovationspark Harburg.

Im Osten des Abschnitts verläuft der zweite Grüne Ring Hamburgs. Er kreuzt die Magistrale auf Höhe des Meyer's Park und verläuft im Norden über die Kleingartenanlage in nordwestlicher Richtung weiter zum Moorgürtel, während er im Süden über das Heimfelder Holz führt. Beim Durchqueren des Abschnitts entsteht auf südlicher Magistralenseite über weite Abschnitte die Wahrnehmung einer „grünen Wand“, die zwar das Vorhandensein eines Naturraums andeutet, jedoch fast keinerlei Bezüge in diesen herstellt. Dieser Eindruck wird dadurch verstärkt, dass die Zugänge in den südlich angrenzenden Forst kaum als solche erkennbar sind. Einzige Ausnahme stellt die Eingangssituation auf der Höhe des Weges „Stadtscheide“ dar, welche auch einen offiziellen Wanderparkplatz mit angrenzender Gastronomie für die Harburger Berge umfasst.

Raumstruktur:

- Teilbereiche im Abschnitt sind durch S-Bahn-, Autobahntrasse, Hafenbahnlinie und B 73 stark fragmentiert
- nördlich der Bahnlinie großmaßstäbliche Industriegebäude
- zwischen Bahngleisen und B 73 kleinteilige, mäßig dichte und lückenhafte Bebauung in Streulagen mit funktionalem Zusammenhang zu nördlichen Gewerbestandorten und kleinteilige (problematische) Wohnlagen
- mindergenutzte Grundstücke mit unklaren oder zurückspringenden Raumkanten ohne Bezug zur Magistrale
- Anbindung durch A 7 und harter Bruch durch Autobahnauffahrt
- im Süden grüne Raumkante zur B 73, ausgeprägter Baumbestand, aber wenig Wahrnehmung/Zugang von der Straße; Naturräume Schwarze Berge, Harburger Berge
- grüne Raumkante wird lediglich unterbrochen durch Krankenhaus, Wasserwerk und Autobahn (und -auffahrt)

Nutzungen:

- Gewerbe- und Industriestandort sowie weitere Produktions- und Logistikstandorte
- wissensintensives produktives Gewerbe und Technologiepark
- Wohnnutzung
- Handwerksbetriebe/Kleingewerbe/Gewerbehöfe
- Kleingärten
- Naherholung Meyers Park

Freiraum:

- öffentliche Räume: Naturraum als einziger flächiger öffentlich zugänglicher Raum
- Freizeit- und Erholungsräume: Meyers Park am südöstlichen Teil des Abschnitts beliebtes Naherholungsgebiet, südlich erstrecken sich die Harburger Berge mit Waldgebieten
- Wegeverbindungen: Offizielle Eingänge zu den Naturräumen Schwarze Berge und dem Moorgürtel, aber ohne Quermöglichkeit der Magistrale in unmittelbarer Nähe



Orientierungspunkt Autobahnbrücke

→ Naturlebensräume und Biotopverbund:

- > 2. Grüner Ring quert die Magistrale: Kleingärten und Meyers Park
- > wertvolle Refugien in Waldgebieten der Schwarzen Berge und dem Moorgürtel
- > Zerschneidung der naturräumlichen Gebiete durch die A 7

→ Wasserschutzgebiet Zone III um das Wasserwerk; Wasserschutzgebiet Zone II entlang des ganzen Abschnitts südlich B 73

→ Überflutungsgefahr der B 73 bei außergewöhnlichen Starkregenereignissen auf Höhe des Krankenhauses, unter der Autobahnüberführung und östlich des Wanderparkplatzes am Weg „Stadtscheide“

Klima:

- Kaltluftzufuhr über Harburger Berge/Durchlüftungswirkung
- gleichzeitig überhitzte Inseln durch starke Versiegelung im Industriegebiet nördlich der B 73

Verkehr:

- Verkehrsstärken: DTV: 32.000-37.000 (2019, BVM)
- SV-Anteil: 5-7% (2019, BVM)
- Straßen-Zustandsnote: Zahlreiche Segmente mit schlechter Note (>4,5)
- ÖPNV Haltestellen: 6
- ÖV-Takt in der Prognose „Hamburg-Takt“: > 20
- stellenweise deutlich getrennte Führung des Radwegs auf den Nebenflächen
- Knotenpunkt und Querungen von der Anschlussstelle zur A 7 geprägt
- zahlreiche Grundstückszufahrten



Analysethemen

- VEP Fokusraum
- Qualifizierungspotenzial Bahnhof
- schlechte Verkehrsqualität an KFZ-Knotenpunkt
- wichtigegeplante Wegeverbindungen über B 73
- fehlende sichere Querungsmöglichkeiten
- Lichtsignalanlage
- Fußgängertunnel
- bestehende/geplante Fußgängerbrücke über B 73
- bestehende/geplante Radrouten
- Straßen-Brücken
- Tankstelle
- Parkhaus
- Garagen
- Parkplätze/Straßenparkplätze
- Grundstücke mit hohem Stellplatzanteil
- Gleise mit S-Bahn
- Bushaltestelle

- Siedlung (Wohnen/Misch- und Sondernutzung/ Gewerbe, Handel, Industrie)
- Gebäudebestand/Planung
- vorhandene/unklare Raumkante
- untergenutzte Bereiche
- Orientierungspunkte an der Magistrale
- Wohngebiet mit Dorfcharakter (FNP)
- Impuls-Projekt
- Nahversorgungslage
- Supermarkt
- Senior:innenwohnheim
- Störfallbetrieb
- Gewerbe-/Wohnflächenpotenzial
- aktuelle Planungen (B-Pläne, Funktionspläne)

- Grünfläche/Wald/Park
- Naturschutzgebiet
- Wasserschutzgebiet Zone 2
- Straßenbegleitgrün/PEPL-Potenzialflächen
- Orte der Begegnung
- öffentliche Plätze und Fußgängerzonen
- Eingang Grünraum mit Fußweg
- Überflutungsgefahr bei Starkregen
- amtliches Überflutungsgebiet
- Regenrückhaltebecken
- Frischluftkorridore
- Biotopverbund
- 2. Grüner Ring
- besondere Blickpunkte
- Sportplatz
- Gewässer
- Magistrale B 73
- Untersuchungsraum/erweiterter Untersuchungsraum
- Stadt-/Bezirksgrenze

Abschnitt 06: Produktive Achse an der A 7
ohne Maßstab; Kartengrundlage: Geoportal Hamburg,
Bezirksamt Harburg | Stand: April 2024.

SWOT-ANALYSE

Stärken

- etablierter Industrie- und Gewerbestandort mit stadtweiter Bedeutung und Kulisse für Innovationsstandort Harburg nördlich der Bahnstrecke
- Harburger Berge rücken stark in die Wahrnehmung
- eiszeitliche Landschaftsform an dieser Stelle am deutlichsten bemerkbar (Endmoräne)

Schwächen

- starke Kontrastierung der Industrie-/Gewerbestandorte auf der Nordseite und Harburger Berge auf der Südseite
- räumliche Zäsur durch Autobahnauffahrt
- entlang der Magistrale viele durch Stellplätze geprägte, mindergenutzte bzw. obsolete Grundstücke sowie viele Kfz-orientierte Nutzungen
- Umgang mit zwei Störfallanlagen im Industriegebiet
- große Distanzen zwischen Übergängen und insg. wenige Quermöglichkeiten für Fuß-/Radverkehr, z.B. Knotenpunkt Stader Straße/A 7 Auffahrt wenig komfortabel zu queren
- Eingänge in die Harburger Berge kaum wahrnehmbar und schlecht erreichbar
- Regenrückhaltung; mehrere Stellen der B 73 in diesem Abschnitt potenziell überflutungsgefährdet

Chancen

- zusätzlich Möglichkeit zur Erweiterung bestehender (Gewerbe-)strukturen entlang der B 73
- Neuentwicklung mindergenutzter Grundstücke durch Multicodierung flächiger Parkplätze (z.B. ggü. Krankenhaus oder unter A 7)
- Innovationsförderung durch geplanten Innovationspark Harburg
- Entwicklung eines Mobility Hub (Magistralen-Konzept)
- „grüne“ Wahrnehmung der Magistrale

Risiken

- Umgang mit Wohnstandorten zwischen Magistrale und Bahngleise



Auto-orientierte Nutzungen an der Autobahnauffahrt



Cuxhavener Straße zwischen gewerblichen Nutzungen und den Harburger Bergen © Carsten Rabe

ZIELBILD

Mit der Möglichkeit der Erweiterung und Nachverdichtung bestehender Gewerbestrukturen entlang der B 73 und der Aktivierung neuer Gewerbepotenziale gewinnt dieser Abschnitt in Heimfeld zukünftig als Gewerbestandort an Bedeutung. Durch die Lage an den Auf- und Abfahrten der A 7 und die gute Anbindung an das Hauptstraßennetz (Waltershofer Straße, Moorburger Bogen) weist der Bereich eine besonders gute Erschließung für den motorisierten Verkehr auf. Durch eine Reaktivierung des Bahnhofsbostelbek könnte die Anbindung an den ÖPNV weiter qualifiziert werden. Auch hier sollen die Freiräume besser vernetzt und insbesondere die Überflutungsbereiche optimiert werden.

Innenentwicklung qualifizieren:

- Qualifizierung der bestehenden Gewerbestandorte nördlich der B 73, Schaffung von effizienteren baulichen Dichten, ggf. Neuordnung sowie (bauliches) Heranrücken an die B 73 fördern
- städtebauliche und verkehrsplanerische Gestaltung des potenziellen Bahnhofsvorplatzes in Bostelbek mit baulichem oder freiräumlichem Orientierungspunkt an der B 73
- Gewerbepotenzialfläche „Am Radeland“ entwickeln

Lebendigkeit und Vielfalt stärken

- Innovationspark Harburg durch Verknüpfung vorhandener und potenzieller Flächen für Technologieunternehmen stärken, Einbeziehung von Flächen südlich der Bahngleise in das Konzept prüfen
- attraktiven Begegnungsort am potenziellen Bahnhof Bostelbek einrichten, angemessene Dienstleistungen und weitere Funktionen ansiedeln (keine Nahversorgung)

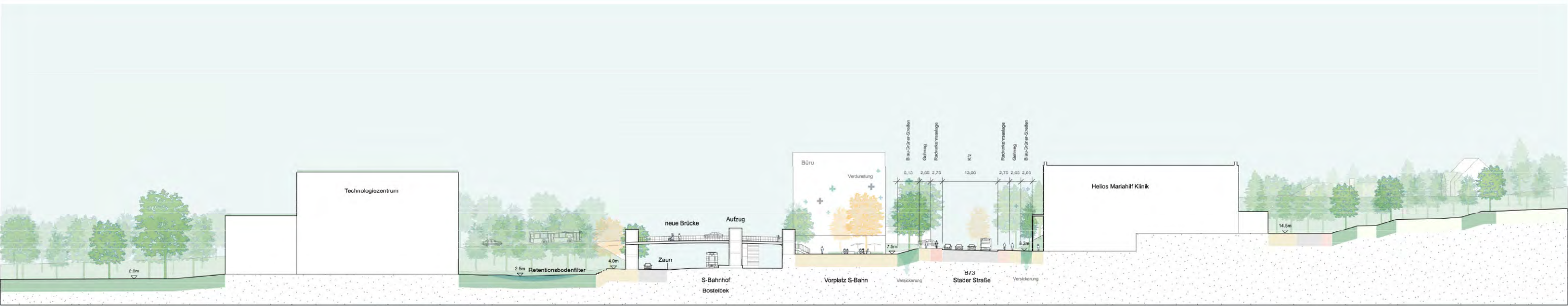
Klimaanpassung und Gesundheit fördern:

- umliegende Raumtypen sichtbar machen: Wald (Harburger Berge), Marsch und Park (Meyers Park)
- Ausblicke in Harburger Berge und Meyers Park verbessern

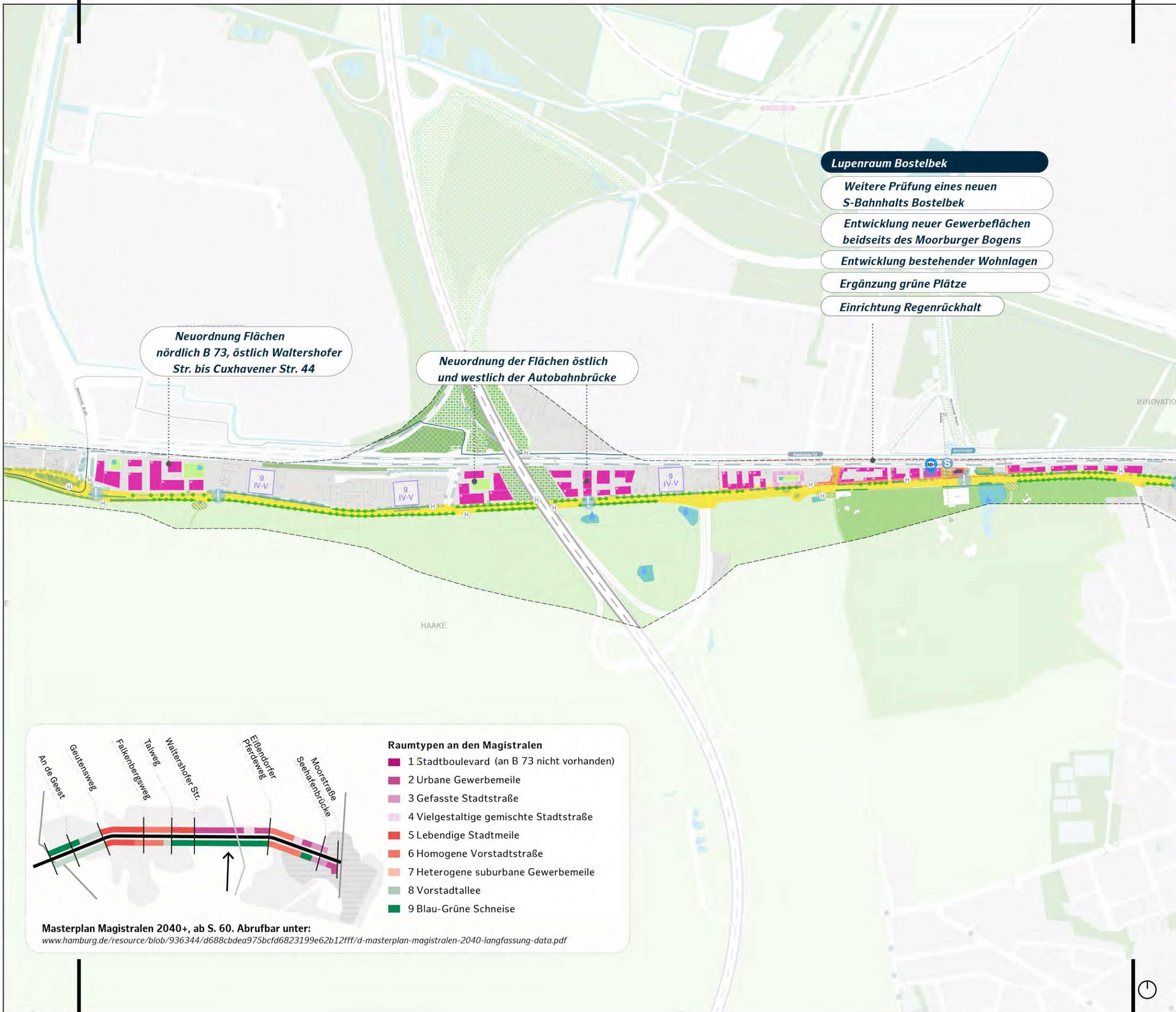
- bestehende Vernetzungen ausbauen:
 - 2. Grünen Ring als übergeordnete Wegeverbindung in attraktiven Grün- und Freiräumen weiter qualifizieren und Lücken schließen (Herstellung sicherer Quermöglichkeiten über die B 73)
- Baumbestand erhalten und ergänzen
- Handlungsbedarf für Überflutungsbereiche entlang der B 73 und Starkregengefahr unter A 7
- Qualifizierung Meyers Park
- Freihalten von Frischluftkorridoren entlang der A 7 und innerhalb der Grünverbindung zum Meyers Park
- Eingänge ins Grün entlang der Harburger Berge und in den Meyers Park stärken
- Hitzeinsel Industriegebiet abmildern

Zukunftsfähigen Mobilitätsraum gestalten:

- Fahrrad- und Fußwegeinfrastruktur entlang der B 73 verbessern



Schnitt Bostelbek | Grünanteil 29,1 % (ohne Maßstab)



Neuordnung Flächen
nördlich B 73, östlich Waltershofer
Str. bis Cuxhavener Str. 44

Neuordnung der Flächen östlich
und westlich der Autobahnbrücke

Lupenraum Bostelbek

- Weitere Prüfung eines neuen
S-Bahnhalts Bostelbek
- Entwicklung neuer Gewerbeflächen
beidseits des Moorburger Bogens
- Entwicklung bestehender Wohnlagen
- Ergänzung grüne Plätze
- Einrichtung Regenrückhalt

Raumtypen an den Magistralen

- 1 Stadtboulevard (an B 73 nicht vorhanden)
- 2 Urbane Gewerbemeile
- 3 Gefasste Stadtstraße
- 4 Vielgestaltige gemischte Stadtstraße
- 5 Lebendige Stadtmeile
- 6 Homogene Vorstadtstraße
- 7 Heterogene suburbane Gewerbemeile
- 8 Vorstadttallee
- 9 Blau-Grüne Schneise

An de Geest
Geutensweg
Falkenbergsweg
Talweg
Waltershofer Str.
Eißendorfer
Pferdeweg
Moorstraße
Seehafenbrücke

Masterplan Magistralen 2040+, ab S. 60. Abrufbar unter:
www.hamburg.de/resource/blob/936344/d688cbdea975bcfd6823199e62b12fff/d-masterplan-magistralen-2040-langfassung-data.pdf

Maßnahmenkonzept

- Lupenräume
- Gebäudenutzung Wohnen
- Gebäudenutzung Misch- und Sondernutzung
- Gebäudenutzung Gewerbe
- aktives Erdgeschoss
- III-IV Höhenentwicklung (Geschosse) zur Magistrale B 73
- o | g offene/geschlossene Bauweise zur Magistrale B 73
- Orientierungspunkte an der Magistrale Bestand/ in Planung
- Gebäudebestand/abgestimmte Planung gemäß B- und Funktionspläne außerhalb des Magistralengutachtens (noch nicht realisiert)
- aktuelle Planungen (B-Pläne, Funktionspläne)

- Qualifizierung öffentlicher Raum
- Qualifizierung urbaner Platz- und Verbindungsraum
- Aufwertung öffentliche Grünflächen
- Ergänzung grüner Platz
- Ergänzung neuer Park
- Ergänzung private Grünflächen
- Aufwertung u. Erweiterung ökologische Grünverbindung
- Qualifizierung Landschaftseingänge
- Einrichtung Blau-Grüne-Streifen
- Einrichtung Retentionsmulden
- Überflutungsgefahr bei Starkregen
- Straßenbäume/Ergänzung neuer Straßenbäume
- Regenrückhaltebecken
- Gewässer
- Grünfläche/Wald/Park

- Einrichtung Flexstreifen
- Fußgängerbrücke über B 73/Einrichtung neuer Fußgängerbrücken über B 73
- Radrouten/Ausbau Radrouten
- Einrichtung Quartiersgarage/Mobility Hub
- Gleise mit S-Bahn/Station/Einrichtung neuer S-Bahn/Station
- Bushaltestelle
- Einrichtung neuer Komfortübergänge
- Fußgängertunnel
- Straßen-Brücken
- Parkhaus

- Neuordnung-und Gestaltung der Verkehrs- und Nebenflächen der Magistrale B 73
- Untersuchungsraum
- Siedlungsfläche
- Stadt-/Bezirksgrenze

Abschnitt 06: Produktive Achse an der A 7
ohne Maßstab; Kartengrundlage: Geoportal Hamburg,
Bezirksamt Harburg | Stand: Oktober 2025

Abschnitt 07

Transitraum zwischen Industriegebiet und City

Lage:



von: Eißendorfer Pferdeweg

bis: Seehafenbrücke

Laufende Projekte und Planungen:

- Neugestaltung Schwarzenberg Park: Überarbeitung der Wege, Flächen, Denkmale und Spielmöglichkeiten
- B-Plan-Entwurf Heimfeld 49
- Veloroute 11
- PEPL (Pflege- und Entwicklungsplan) - Potenzialflächen Stader Hang, Schwarzenberg Park (Quelle: Natürlich Hamburg, Handlungskonzept für die naturnähere Gestaltung von Straßenbegleitgrün an vier Magistralen im Rahmen des Naturschutzgroßprojektes „Natürlich Hamburg!“ anhand von Beispielen)
- Innovationspark Harburg mit der Teilfläche „am Radeland“

STATUS QUO

Dieser Abschnitt ist durch die Magistrale und funktionale Verteilung stark fragmentiert. Im nördlichen Streifen zwischen B 73 und Bahn befinden sich neben Dienstleistungs- und Gewerbeeinheiten, die in ein- bis zweigeschossigen Strukturen unterkommen, mehrgeschossiger Wohnungsbau. Hinter den Bahngleisen befinden sich die gewerblichen und industriellen Flächen des Seehafens. Der südliche Bereich ist stark durch Wohnbebauung geprägt - in Heimfeld sind Zeilenbauten, gründerzeitliche Blockrandbebauung und freistehende Einfamilien-/Doppelhäuser prägende Wohntypologien. Die Bebauung rückt in diesem Abschnitt insgesamt stärker an die Magistrale heran, wodurch der Charakter einer stark befahrenen Stadtstraße entsteht. Zwischen den einzelnen Wohngebäuden gibt es vereinzelt Zugänge zum Schwarzenberg Park, der in der Mitte des Abschnitts einen großen Freiraum abbildet. Entlang des Parks sind zudem adressbildende Orientierungspunkte, etwa die historischen Fabrikantenvillen, vorhanden. Auch in diesem Abschnitt sind zahlreiche Grundstücke an der B 73 durch eine hohe Anzahl an Parkplätzen oder Ausstellungsflächen für den Kfz-Verkauf geprägt.

Insbesondere wird dieser Abschnitt von Freiraumstrukturen südlich der Magistrale geprägt. Das Göhlbachtal, als Teil des Grünen Rings, sorgt gemeinsam mit dem westlich gelegenen Waldgebiet für eine gute Durchlüftung der Wohngebiete. Weitere öffentliche grüne Freiraumstrukturen am Milchgrund, an der Denickestraße und an der Hangstraße tragen zur Aufwertung des Wohngebiets auf. Der Schwarzenberg Park, mit Freizeit- und Skateanlage, zeichnet sich durch seine zentrale Lage in diesem Abschnitt aus und bietet nicht nur einen hohen Erholungswert, sondern hat auch eine positive klimatische Wirkung auf das unmittelbar angrenzende Wohnumfeld. Generell besteht Verbesserungspotential hinsichtlich der Einsehbarkeit der Zugänge von der Magistrale zum Schwarzenberg sowie bei der Herstellung von Querungsmöglichkeiten zwischen Industriehafen und dem südlichen Wohngebiet.

Raumstruktur:

- südlich der B 73 Siedlungsgebiet mit heterogenem Typologien-Mix aus Blockrandbebauung, Zeilenbauten, Einfamilien- und Doppelhäusern
- nördlich der Magistrale, eingekesselt zwischen Bahngleisen und B 73, gemischte Nutzungsstruktur aus Wohnen und Gewerbe
- in zweiter Reihe befindet sich das Gewerbe- und Industriegebiet der Harburger Seehäfen
- Schwarzenberg mit Topographie
- grüne Raumkanten lediglich südlich der B 73 auf Höhe Schwarzenberg Parks, Park Hangstraße und des Waldabschnitts an der Stader Straße
- Blickbeziehungen sind entlang der Blockrandbebauung, des Gewerbebandes und der dicht bewachsenen grünen Raumkanten nicht vorhanden

Nutzungen:

- Wohnnutzung
- kleinteiliges Gewerbe, Handwerkerbetriebe, Containerlager, Autohändler, Möbelmarkt
- Erholungsgebiet Schwarzenberg Park
- Nahversorgungszentrum Heimfeld
- in „dritter Reihe“ Areal der Harburger Seehäfen
- Bildungseinrichtungen (Schulen und TUHH), Harburger Tafel und Jugendzentrum als Orte der Gemeinschaft

Freiraum:

- öffentliche Räume: Schwarzenberg Park mit Freizeitanlage Schwarzenberg und Skatepark, Park Hangstraße, Freiraumstrukturen am Milchgrundgraben, südlich der B 73 Bildungseinrichtungen mit Freiraumpotenzial (Integrative Grundschule Grumbrechtstraße, Friedrich-Ebert-Gymnasium, TU Harburg)
- gartenbezogenes Wohnen entlang des Milchgrunds
- Wegeverbindungen: Querungsmöglichkeiten der B 73 durch Lichtsignalanlagen, einer Fußgängerbrücke östlich des Milchgrunds, Anbindung über die Seehafenbrücke
- Auswirkungen Starkregen an Kreuzungspunkten Eißendorfer Pferdeweg, Milchgrund und Seehafenbrücke bei der weiteren Planung zu beachten



Orientierungspunkt Fabrikantenvilla

Klima:

- Frischluftzufuhr parallel zur B 73 auf Höhe des Milchgrundgrabens und des Parks Hangstraße und südlich vom Schwarzenberg Park
- Frischluftschneise südlich durch das Göhlbachtal
- überwiegend gute Durchlüftung der Wohnsiedlungen und Gewerbeanlagen durch die Freiraumstrukturen des Grünen Rings
- schwacher bis mäßiger Wärmeinseleffekt südlich des Schwarzenberg Parks im Bereich des Friedrich-Ebert-Gymnasiums, der TU Hamburg und im nördlichen Industriegebiet

Verkehr:

- Verkehrsstärken: DTV: 30.000-32.000 (2019, BVM)
- SV-Anteil: 5 % (2019, BVM)
- Straßen-Zustandsnote: Überwiegend gut bis befriedigend
- ÖPNV Haltestellen: 6
- ÖV-Takt in der Prognose „Hamburg-Takt“: < 30
- vierspuriger Ausbau
- klare Charakterisierung als Bundesstraße
- sowohl Rad- als auch Fußwege auf beiden Seiten der Magistrale
- wenig Querungsstellen (großer Abstand zwischen LSA)
- große Barrierewirkung



Analysethemen

- VEP Fokusraum
- Qualifizierungspotenzial Bahnhof
- schlechte Verkehrsqualität an KFZ-Knotenpunkt
- wichtigegeplante Wegeverbindungen über B 73
- fehlende sichere Querungsmöglichkeiten
- Lichtsignalanlage
- Fußgängertunnel
- bestehende/geplante Fußgängerbrücke über B 73
- bestehende/geplante Radrouten
- Straßen-Brücken
- Tankstelle
- Parkhaus
- Garagen
- Parkplätze/Straßenparkplätze
- Grundstücke mit hohem Stellplatzanteil
- Gleise mit S-Bahn
- Bushaltestelle

- Siedlung (Wohnen/Misch- und Sondernutzung/ Gewerbe, Handel, Industrie)
- Gebäudebestand/Planung
- vorhandene/unklare Raumkante
- untergenutzte Bereiche
- Orientierungspunkte an der Magistrale
- Wohngebiet mit Dorfcharakter (FNP)
- Impuls-Projekt
- Nahversorgungslage
- Supermarkt
- Senior:innenwohnheim
- Störfallbetrieb
- Gewerbe-/Wohnflächenpotenzial
- aktuelle Planungen (B-Pläne, Funktionspläne)

- Grünfläche/Wald/Park
- Naturschutzgebiet
- Wasserschutzgebiet Zone 2
- Straßenbegleitgrün/PEPL-Potenzialflächen
- Orte der Begegnung
- öffentliche Plätze und Fußgängerzonen
- Eingang Grünraum mit Fußweg
- Überflutungsgefahr bei Starkregen
- amtliches Überflutungsgebiet
- Regenrückhaltebecken
- Frischluftkorridore
- Biotopverbund
- 2. Grüner Ring
- besondere Blickpunkte
- Sportplatz
- Gewässer
- Magistrale B 73
- Untersuchungsraum/erweiterter Untersuchungsraum
- Stadt-/Bezirksgrenze

SWOT-ANALYSE

Stärken

- attraktive Parkanlage Schwarzenberg
- in weiten Teilen „gefasster“ Straßenraum durch an Magistrale heranrückende Bebauung
- gute Anbindung an das städtische und regionale ÖPNV-Netz
- Adressbildung durch prägende Orientierungspunkte
- verschiedene Bildungseinrichtungen inkl. Campus TU Hamburg
- wertvolle öffentliche Grünanlagen (Grüner Ring) südlich der B 73

Schwächen

- stark ausgeprägte sommerliche Hitzebelastung aufgrund des hohen Versiegelungsgrads und der dichten Bebauungsstrukturen
- hohe Lärmbelastung durch B 73, Bahntrasse und Gewerbeeinheiten
- kaum (Freiraum-)Verbindungen zwischen Industriehafen und südlichen Wohngebiet mit Schwarzenberg Park vorhanden

Chancen

- städtebauliche Neuordnung vorhandener Gewerbestrukturen entlang der Magistrale und Integration in den Straßenraum
- Innovationsförderung durch geplanten Innovationspark Harburg
- Aufwertung Einsehbarkeit der Zugänge von der Magistrale zum Schwarzenberg
- Herstellung von Querungsmöglichkeiten zwischen Industriehafen und südliches Wohngebiet der Magistrale
- Entwicklung eines metropolitanen Entrées ins Harburger Zentrum

Risiken

- schmaler Streifen zwischen B 73 und Bahn: absehbar schwierig sowohl den Anforderungen von Städtebau als auch Lärmschutz gerecht zu werden



Schwarzenbergpark



Wohnen an der Buxtehuder Straße

ZIELBILD

Im Übergang zum Zentrum werden gemischte Nutzungsstrukturen erhalten und gezielt ergänzt. Große Flächenpotenziale nördlich der Bahngleise bieten sich für die Weiterentwicklung der Leitidee des Innovationsparks Harburg an. Besondere Entwicklungspotenziale liegen in einer besseren Verknüpfung des Magistralenraumes und der TU mit dem Binnenhafen und den Seehäfen.

Innenentwicklung qualifizieren:

- Gewerbeflächenpotenzial „Am Radeland“ aktivieren
- Stadtteileingang nach Heimfeld an der B 73 sichtbar machen
- bestehende Landmarken (Villen) schützen

Lebendigkeit und Vielfalt stärken:

- Gewerbegebiet „Am Radeland“ als Wirtschafts- und Wissenschaftsstandort entwickeln (Innovationspark Harburg)
- Nutzungsmischung fördern (zwischen Bahngleise und B 73)

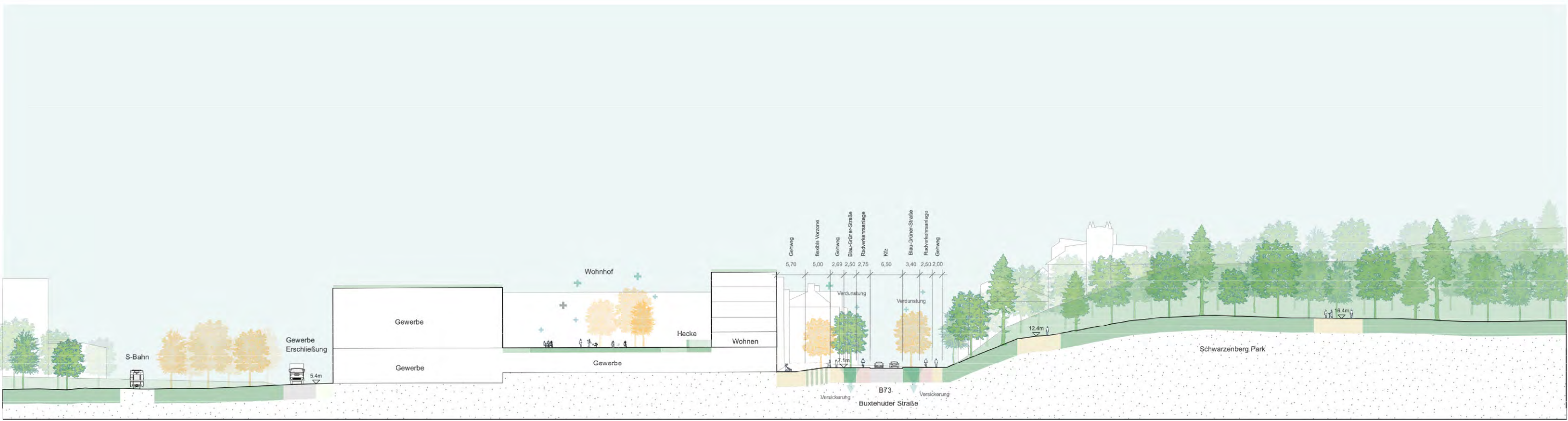
Klimaanpassung und Gesundheit fördern:

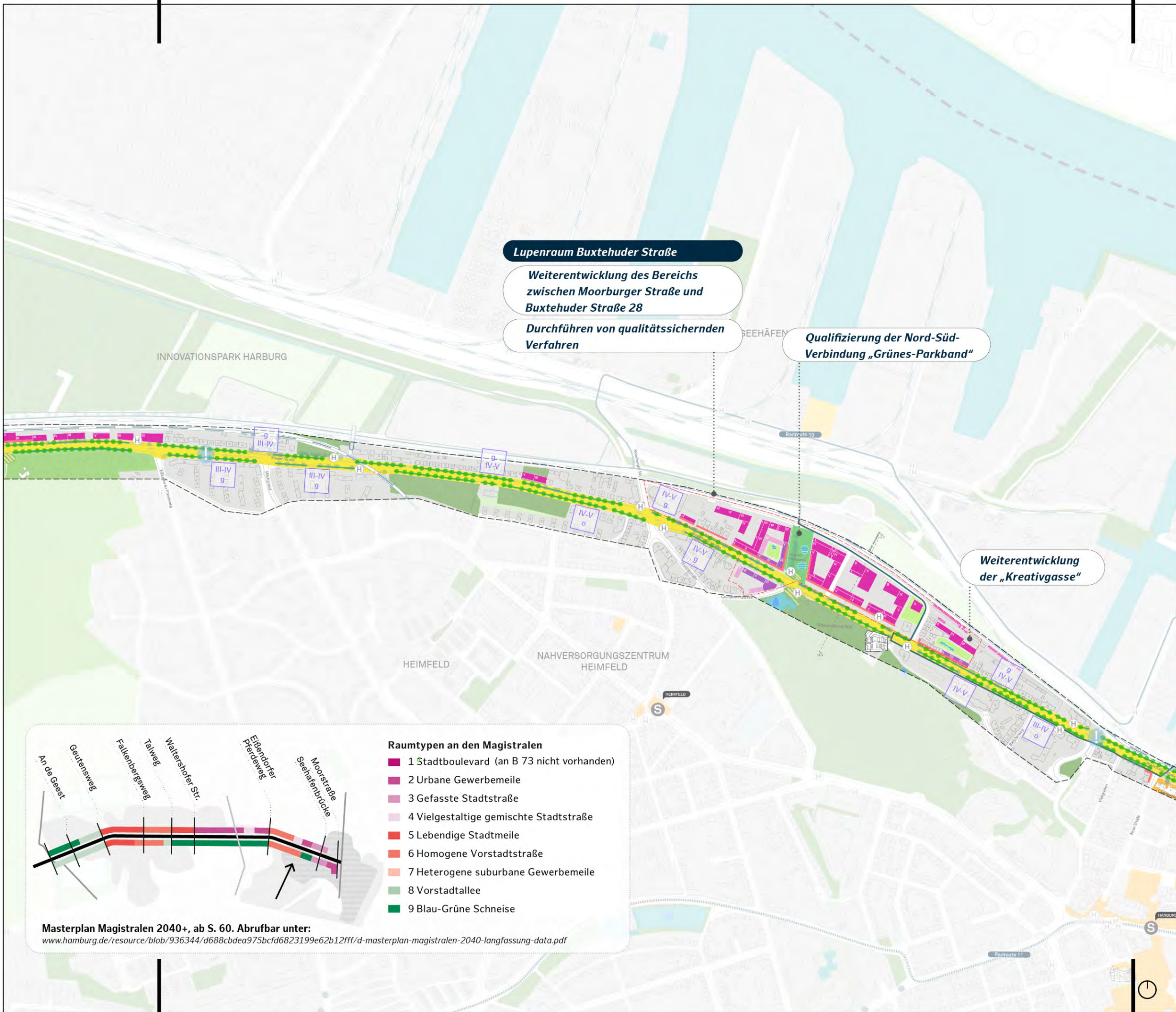
- umliegende Raumtypen sichtbar machen: Industrie (Harburger Seehäfen) und Park (Schwarzenbergpark)
- Ausblicke in Richtung Schwarzengpark verbessern
- neue Vernetzungen etablieren (übergeordnete Anbindung TU/Seehafen)

- Handlungsbedarf für Überflutungsbereiche besonders zwischen Meyers Park und Stader Hang
- Qualifizierung Stader Hang und Schwarzenbergpark
- Eingänge zum Schwarzenbergpark und Hangpark verbessern
- Etablierung von Grünstrukturen Innovationspark Harburg
- Hitzeinseln Heimfeld und Seehafen abmildern

Zukunftsfähigen Mobilitätsraum gestalten:

- Fahrrad- und Fußwegeinfrastruktur entlang der B 73 verbessern





Maßnahmenkonzept

- Lupenräume
- Gebäudenutzung Wohnen
- Gebäudenutzung Misch- und Sondernutzung
- Gebäudenutzung Gewerbe
- aktives Erdgeschoss
- III-IV Höhenentwicklung (Geschosse) zur Magistrale B 73
- o | g offene/geschlossene Bauweise zur Magistrale B 73
- Orientierungspunkte an der Magistrale Bestand/ in Planung
- Gebäudebestand/abgestimmte Planung gemäß B- und Funktionspläne außerhalb des Magistralengutachtens (noch nicht realisiert)
- aktuelle Planungen (B-Pläne, Funktionspläne)
- Qualifizierung öffentlicher Raum
- Qualifizierung urbaner Platz- und Verbindungsraum
- Aufwertung öffentliche Grünflächen
- Ergänzung grüner Platz
- Ergänzung neuer Park
- Ergänzung private Grünflächen
- Aufwertung u. Erweiterung ökologische Grünverbindung
- Qualifizierung Landschaftseingänge
- Einrichtung Blau-Grüne-Streifen
- Einrichtung Retentionsmulden
- Überflutungsgefahr bei Starkregen
- Straßenbäume/Ergänzung neuer Straßenbäume
- Regenrückhaltebecken
- Gewässer
- Grünfläche/Wald/Park
- Einrichtung Flexstreifen
- Fußgängerbrücke über B 73/Einrichtung neuer Fußgängerbrücken über B 73
- Radrouten/Ausbau Radrouten
- Einrichtung Quartiersgarage/Mobility Hub
- Gleise mit S-Bahnhof/Einrichtung neuer S-Bahnhof
- Bushaltestelle
- Einrichtung neuer Komfortübergänge
- Fußgängertunnel
- Straßen-Brücken
- Parkhaus
- Neuordnung-und Gestaltung der Verkehrs- und Nebenflächen der Magistrale B 73
- Untersuchungsraum
- Siedlungsfläche
- Stadt-/Bezirksgrenze

Abschnitt 07: Abschnitt 07: Transitraum zwischen Industriegebiet und City
ohne Maßstab; Kartengrundlage: Geoportal Hamburg, Bezirksamt Harburg | Stand: Oktober 2025

Raumtypen an den Magistralen

- 1 Stadtboulevard (an B 73 nicht vorhanden)
- 2 Urbane Gewerbemeile
- 3 Gefasste Stadtstraße
- 4 Vielgestaltige gemischte Stadtstraße
- 5 Lebendige Stadtmeile
- 6 Homogene Vorstadtstraße
- 7 Heterogene suburbane Gewerbemeile
- 8 Vorstadttallee
- 9 Blau-Grüne Schneise

An de Geest
Geutensweg
Falkenbergsweg
Talweg
Weltershofer Str.
Eißendorfer
Pferdeweg
Moorstraße
Seehafenbrücke

Masterplan Magistralen 2040+, ab S. 60. Abrufbar unter:
www.hamburg.de/resource/blob/936344/d688cbdea975bcfd6823199e62b12fff/d-masterplan-magistralen-2040-langfassung-data.pdf

Abschnitt 08

Zwischen Hafenflair und City

Lage:



von: Seehafenbrücke

bis: Moorstraße

Laufende Projekte und Planungen:

- Rahmenplan Harburger Innenstadt 2040
- Rahmenkonzept Binnenhafen
- VU östlicher Binnenhafen/Anknüpfung nördl. Innenstadt
- Gutachten „Klimaresilientes Quartier“
- RISE Fördergebiet „Harburger Binnenhafen/Neuland-Nordwest“ und „Innenstadt/Eißendorf-Ost“, (ehemalige RISE-Gebiete: „Harburger Binnenhafen“ 2009-2020 städtebaulicher Denkmalschutz, „Harburger Schlossinsel“ 2010-2015)
- Fokusraum in der Strategie Mobilitätswende (VEP)
- Innovationspark Harburg
- Machbarkeitsstudie Querung B 73 und Gleise auf der historischen Achse Schloßmühlendamm - Harburger Schloßstraße (Machbarkeitsstudie)

STATUS QUO

In diesem Teilabschnitt verläuft die Magistrale südlich der Bahnstrecke und quer zu den historischen Achsen von der Harburger Innenstadt in den Binnenhafen (Schloßmühlendamm, Neue Straße). Erst in den 1960er Jahren wurde hier die Lücke zwischen einer aus Richtung Harburger Bahnhof kommenden Straße zur Buxtehuder Straße geschlossen. Aus städtebaulicher Perspektive sind die Teilbereiche dieses Abschnitts sehr heterogen. Weiter südlich der B 73 bestimmt die weitläufige Fußgängerzone Lüneburger Straße den Charakter der Harburger Innenstadt. Belebte Erdgeschosse, einzelne Einkaufszentren unterschiedlicher Größe und Bürogebäude prägen diesen Bereich. Besonders hervorzuheben sind die historischen Gebäude und Fachwerkhäuser in der Lämmertwiete, in der noch eine vorindustrielle Bebauung aus dem 17./18. Jahrhundert zu sehen ist. Zur Magistrale präsentiert sich die Lämmertwiete mit ihrer kleinteiligen Bebauung und aufgrund unterschiedlicher Gebäudetiefen und Anbauten als uneinheitliche Rückseite.

Entlang der B 73 reihen sich teils überdimensionierte Parkhäuser, Bürogebäude und gewerbliche Großstrukturen sowie gründerzeitliche solitäre Gebäuderiegel, die überwiegend keinen räumlichen Bezug zur Magistrale haben. Ein „Entrée zur Innenstadt“ abgehend von der B 73 existiert damit nicht. Besonders kennzeichnend für

diesen Abschnitt ist die hohe Barrierewirkung der Gleise und B 73, die hier Seite an Seite verlaufen. Die Magistrale nimmt in diesem Bereich die Dimension einer Stadtautobahn an. Für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen gibt es einen Tunnel und zwei Brücken, um die B 73 zwischen Innenstadt und Binnenhafen zu queren. Diese deutliche Trennung der beiden Bereiche wurde bereits in vorangegangenen Planungen, u.a. im städtebaulichen Rahmenplan Harburger Innenstadt 2040 intensiv beleuchtet. Aktuell wurde eine Machbarkeitsstudie für eine neue Querung der B 73 und der Gleisanlagen für den Fuß- und Radverkehr auf der historischen Achse Schloßmühlendamm - Harburger Schloßstraße erarbeitet.

Mit dem Verlauf durch das Plangebiet der vorbereitenden Untersuchung östlicher Binnenhafen/nördlicher Bereich Innenstadt und dem Verlauf entlang bzw. durch mehrere RISE-Fördergebiete ist der Beginn der Magistrale B 73 durch Stadtteile in Transformation geprägt. Die Entwicklung des Binnenhafens läuft bis heute weitgehend losgelöst von der Innenstadt. Unter den Bestandsstrukturen sind Lücken und Freiräume zwischen den heutigen Typologien und damit weitere Entwicklungspotenziale vorhanden.

Raumstruktur:

- südlich der B 73 identitätsprägendes Zentrum, Mischung aus großmaßstäblicher und kleinteiliger Bebauung
- nördlich der Magistrale historischer Binnenhafen mit Speicher- und Hafengebäuden (Gewerbe-/Industriegebäude), Befestigungsanlage Schlossinsel, geformt durch Gewässerstruktur mit Hafenbecken und Kanälen, solitäre Bürobauten, moderne Blockrandbebauung und Punkthäuser
- entlang der Magistrale großmaßstäbliche Gebäudestrukturen mit introvertierten Fassaden, teils mindernutzte Grundstücke mit unklaren Raumkanten und ohne Magistralenbezug
- Zäsur durch Verlauf der Magistrale und Bahngleise als doppelte, schwer überwindbare Barriere zwischen Binnenhafen und Innenstadt sowie weitere Zäsuren innerhalb der Innenstadt durch Relikte der autogerechten Planung (z.B. Harburger Ring)

Nutzungen:

- zentraler Versorgungsbereich und Hauptzentrum mit Bedeutung auf Bezirksebene und für das Umland, funktionsgemischte Innenstadt mit Innenstadt-typischen Nutzungen wie Wohnen, Gewerbe, Dienstleistung, Bildungs- und Freizeitangeboten
- starke lokale Ökonomie
- Standort Binnenhafen mit Hafennutzung, Technologie- und Dienstleistungsunternehmen, Gewerbe, Wohnnutzung
- Einzelhandelsnutzung vom Seeveplatz bis zum Rathaus, Marktplatz Sand und Phoenix-Center als zentrale Orte der Begegnung
- Bildungseinrichtungen der TUHH, Schulen und Kita's

Freiraum:

- die Freiräume der Harburger Innenstadt sind in der Nähe der Magistrale durch Versiegelung geprägt; in weiterer Entfernung zur Magistrale gibt es grün geprägte, parkartige Freiräume, die eine Verbindung in die Harburger Berge bilden



Orientierungspunkt Channel Tower

- öffentliche Räume: Freiräume stehen in Zusammenhang mit Einzelhandel, Marktnutzung und der dichten Bebauung z.B.: Plätze, Harburger Rathausplatz, Fußgängerzonen; in weiterer Entfernung sind naherholungsrelevante Parkanlagen wie der Harburger Stadtpark und der Gebrüder-Cohen-Park im Harburger Binnenhafen zu finden

- Wegeverbindungen: vielfältige Wegeverbindungen durch die öffentlichen Bereiche der Harburger Innenstadt, dabei recht geringer Grünbezug

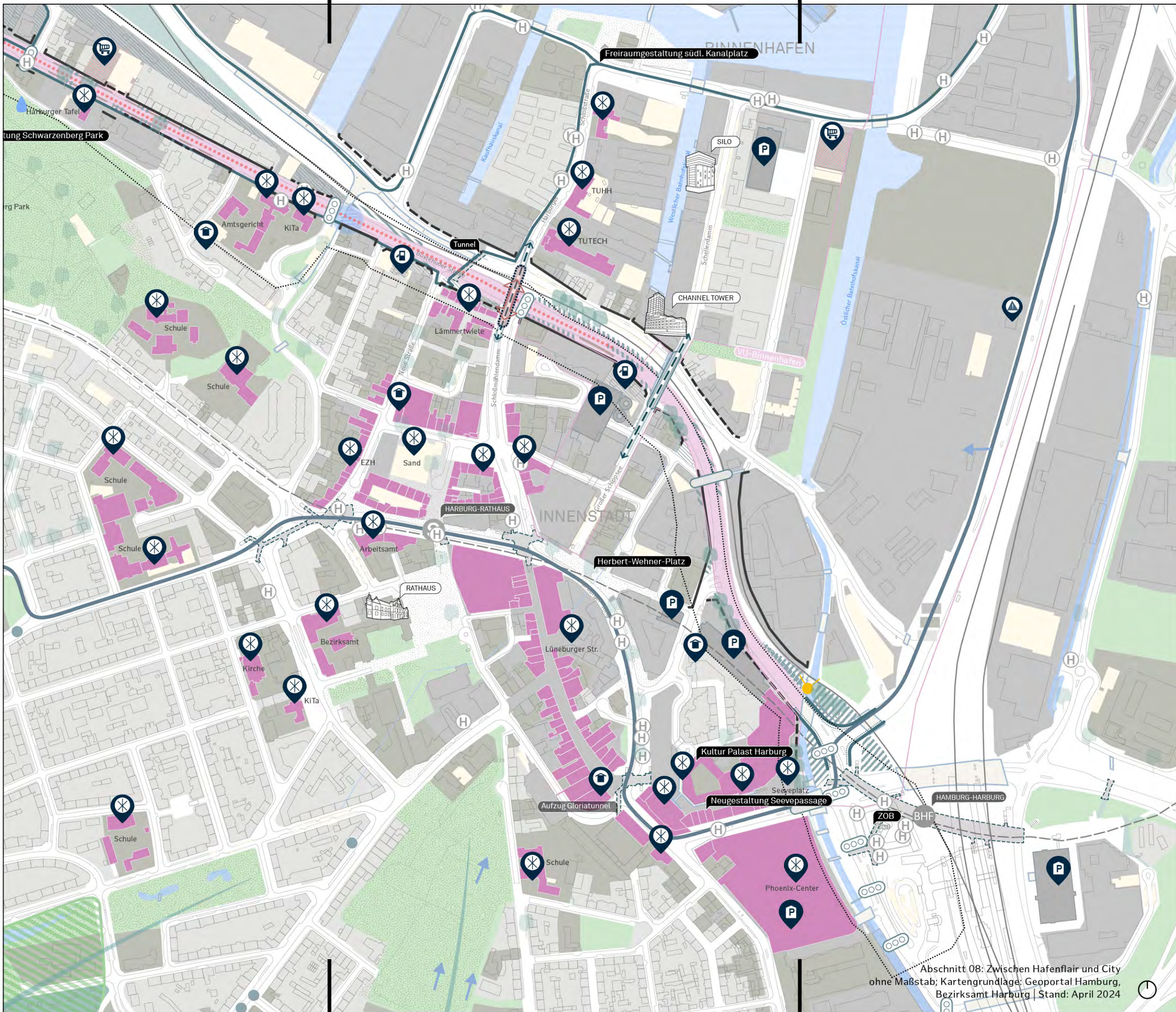
- Naturlebensräume und Biotopverbund: Verlauf der Harburger Landschaftsachse durch das Harburger Zentrum, Anbindung an Süderelbe

Klima:

- hohe Dichte führt zu ausgeprägten Hitzeinseln und vergleichsweise geringer Durchlüftungswirkung

Verkehr:

- Verkehrsstärken: DTV: 30.000-31.000 (2019, BVM)
- SV-Anteil: 5-6% (2019, BVM)
- Straßen-Zustandsnote: Überwiegend gut bis befriedigend
- ÖPNV Haltestellen: 1; zzgl. S-Bahn Harburg als Bezugspunkt
- ÖV-Takt in der Prognose „Hamburg-Takt“: > 20
- Radverkehrsinfrastruktur weitgehend mangelhaft (nicht Stand der Technik)
- Querungen: wegen parallel laufender Bahngleise ausschließlich planfreie Querungen (Brücken; nicht barrierefrei) möglich



Analysethemen

- VEP Fokusraum
- Qualifizierungspotenzial Bahnhof
- schlechte Verkehrsqualität an KFZ-Knotenpunkt
- wichtige geplante Wegeverbindungen über B 73
- fehlende sichere Querungsmöglichkeiten
- Lichtsignalanlage
- Fußgängertunnel
- bestehende/geplante Fußgängerbrücke über B 73
- bestehende/geplante Radrouten
- Straßen-Brücken
- Tankstelle
- Parkhaus
- Garagen
- Parkplätze/Straßenparkplätze
- Grundstücke mit hohem Stellplatzanteil
- Gleise mit S-Bahn
- Bushaltestelle

- Siedlung (Wohnen/Misch- und Sondernutzung/ Gewerbe, Handel, Industrie)
- Gebäudebestand/Planung
- vorhandene/unklare Raumkante
- untergenutzte Bereiche
- Orientierungspunkte an der Magistrale
- Wohngebiet mit Dorfcharakter (FNP)
- Impuls-Projekt
- Nahversorgungslage
- Supermarkt
- Senior:innenwohnheim
- Störfallbetrieb
- Gewerbe-/Wohnflächenpotenzial
- aktuelle Planungen (B-Pläne, Funktionspläne)

- Grünfläche/Wald/Park
- Naturschutzgebiet
- Wasserschutzgebiet Zone 2
- Straßenbegleitgrün/PEPL-Potenzialflächen
- Orte der Begegnung
- öffentliche Plätze und Fußgängerzonen
- Eingang Grünraum mit Fußweg
- Überflutungsgefahr bei Starkregen
- amtliches Überflutungsgebiet
- Regenrückhaltebecken
- Frischluftkorridore
- Biotopverbund
- 2. Grüner Ring
- besondere Blickpunkte
- Sportplatz
- Gewässer
- Magistrale B 73
- Untersuchungsraum/erweiterter Untersuchungsraum
- Stadt-/Bezirksgrenze

Abschnitt 08: Zwischen Hafenflair und City
ohne Maßstab; Kartengrundlage: Geoportal Hamburg,
Bezirksamt Harburg | Stand: April 2024

SWOT-ANALYSE

Stärken

- bedeutung als Bezirkszentrum mit wichtigen zentralen Funktionen und Fußgängerzone
- hervorragende Anbindung an das städtische und regionale ÖPNV-Netz
- attraktive Wasserlagen am Binnenhafen
- repräsentative Orte: Harburger Rathausplatz, Göhlbachtal und Alter Friedhof Harburg
- Friedhöfe und „klassische“ urbane Freiraumsituationen wie ein Stadtpark, Grünzüge und Kleingärten

Schwächen

- starke städtebauliche Defizite und fehlende Raumkante an der Magistrale (Parkhäuser, EKZ) ergeben städtebaulich wenig attraktives Bild zum Straßenraum
- „Autobahncharakter“ und fehlende Aufenthaltsqualität an der B 73
- sehr hohe, durch Bahngleise verstärkte, Barrierewirkung der Magistrale
- lokale Ökonomie mit Optimierungsbedarf
- erschwerte Verbindung zwischen Harburger Innenstadt und Binnenhafen

Chancen

- konkrete Planungen für das Zusammenwachsen von Innenstadt und Binnenhafen: Unterführung auf der Achse Schloßmühlendamm/Harburger Schloßstraße (Rahmenplan Innenstadt, Machbarkeitsstudie)
- Aktivierung der Wasserflächen/-Zugang
- weitere Potenzialflächen für städtebauliche Entwicklung am Binnenhafen vorhanden
- „programmatische Inwertsetzung“ der Freiräume
- Einbindung in übergeordnetes MIV-, SPNV- Radverkehrsnetz
- Entwicklung eines Mobility Hub (Masterplan Magistralen)
- Innovationsförderung durch geplanten Innovationspark Harburg

Risiken

- Verstetigung anstatt der Ausbildung einer „rückseitigen“ Architektur entlang der B 73 (Parkhäuser, Einkaufscenter, etc.)
- öffentliche Räume entlang der Magistrale bisher als solche kaum wahrnehmbar und mit wenig Aufenthaltsqualität



Rückseitige Lämmertwiete



Blick zum Channel Tower

ZIELBILD

Die starke Zäsur zwischen Binnenhafen und Innenstadt am Beginn der B 73 soll durch verschiedene Maßnahmen überwunden werden. Bauliche Eingriffe, wie Brücken oder ortsbildgerechte Hochpunkte und optimierte Querungsmöglichkeiten können nördlich und südlich der Magistrale für eine Verzahnung und verbesserte Orientierung in diesem Abschnitt sorgen. Der Schloßmühlendamm wird als wichtige Achse gestärkt. Die Magistrale profitiert von ihrer Lage im lebendigen Zentrum Harburgs.

Innenentwicklung qualifizieren:

- Wohnperspektive im Binnenhafen weiter stärken
- auf der Südseite Heranrücken an die B 73 fördern
- Quartierseingänge zur Innenstadt an der B 73 sichtbar machen
- Entwicklungspotenziale der Innenstadt zur Innenentwicklung fördern
- vorhandene Landmarken (Silo, Channel Tower) behalten und neue Landmarken am ZOB und Schloßmühlendamm (Brücke) schaffen

Lebendigkeit und Vielfalt stärken:

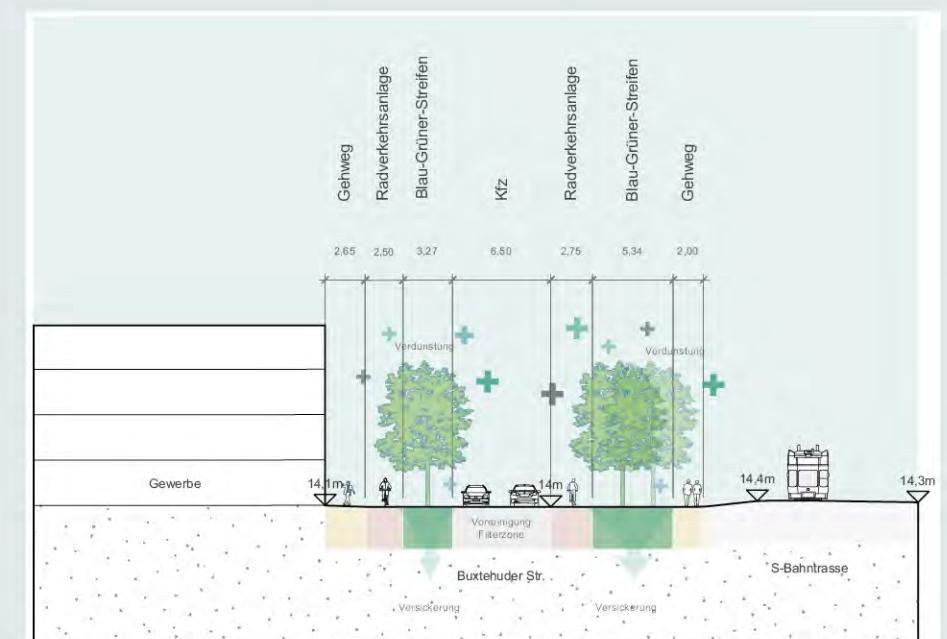
- Straßenräume im Zentrumsbereich funktional anreichern
- Zäsur zwischen Innenstadt und Binnenhafen überwinden (vgl. Rahmenplan Innenstadt Harburg 2040)
- Innenstadt Harburg als Einkaufs-, Dienstleistungs-, Freizeit- und Wohnstandort profilieren und entlang der Magistrale erlebbar machen
- Innovationspark Harburg fördern

Klimaanpassung und Gesundheit fördern:

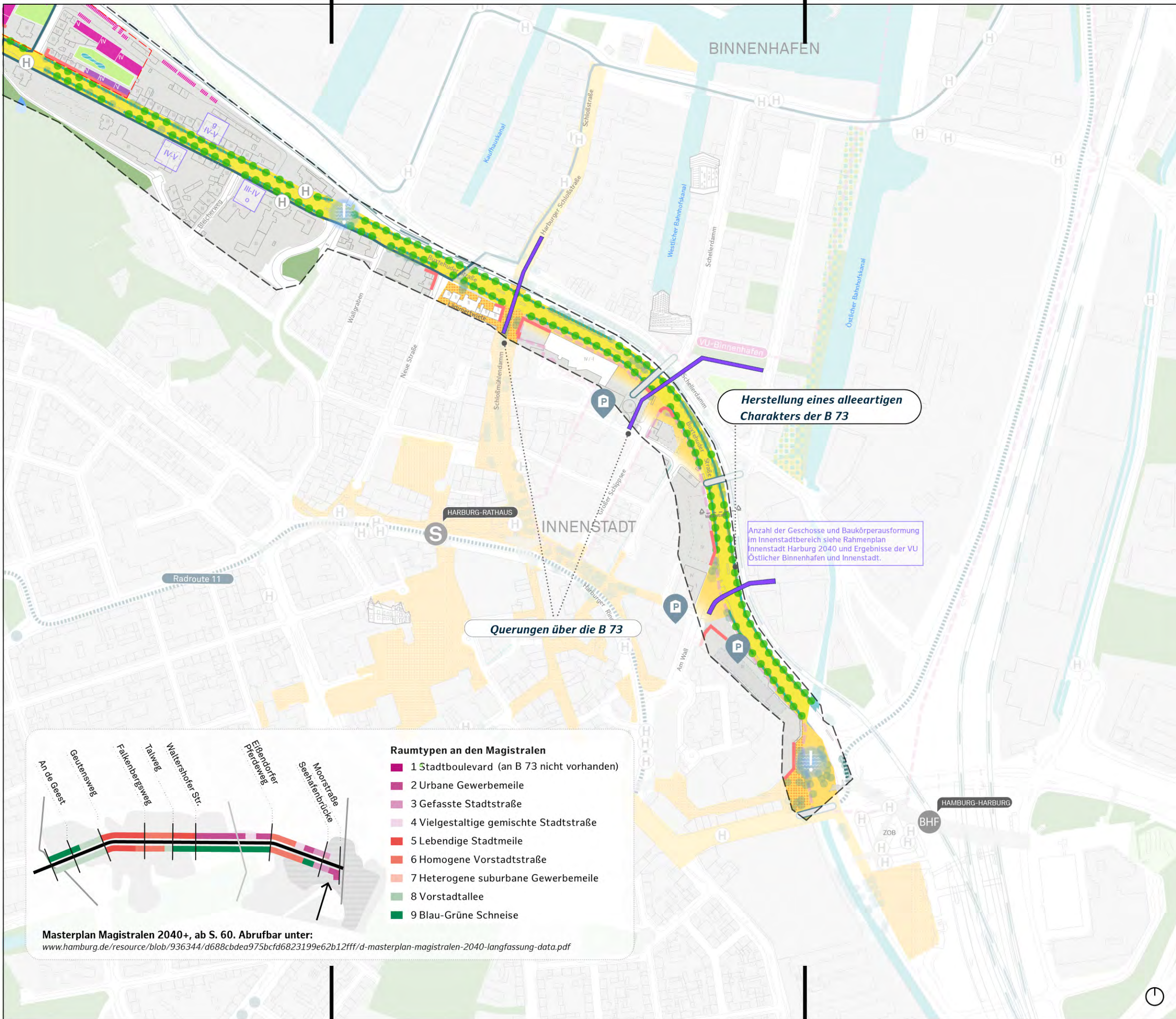
- Ausblicke ins Grüne verbessern: Seevekanal
- neue Vernetzungen entlang Seevekanal, Schloßmühlendamm und Schloßstraße etablieren
- Baumbestand erhalten und ergänzen
- Handlungsbedarf für Überflutungsbereiche
- Hitzeinseln Harburger Innenstadt und Seehafen abmildern

Zukunftsfähigen Mobilitätsraum gestalten:

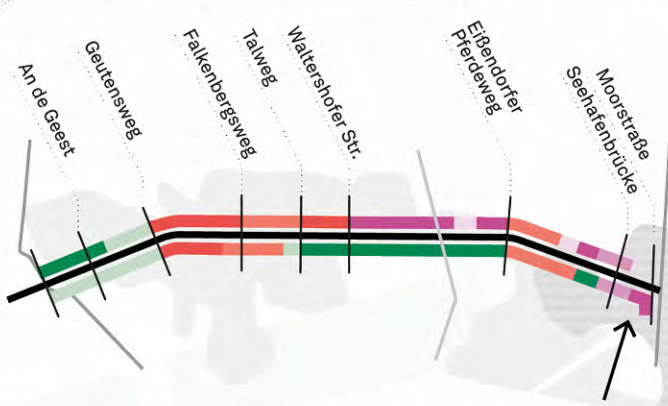
- Fahrrad- und Fußwegeinfrastruktur entlang der B 73 verbessern



Schnitt Innenstadt | Grünanteil 37 % (M 1:500)



- ### Maßnahmenkonzept
- Lupenräume
 - Gebäudenutzung Wohnen
 - Gebäudenutzung Misch- und Sondernutzung
 - Gebäudenutzung Gewerbe
 - aktives Erdgeschoss
 - III-IV Höhenentwicklung (Geschosse) zur Magistrale B 73
 - o | g offene/geschlossene Bauweise zur Magistrale B 73
 - Orientierungspunkte an der Magistrale Bestand/ in Planung
 - Gebäudebestand/abgestimmte Planung gemäß B- und Funktionspläne außerhalb des Magistralengutachtens (noch nicht realisiert)
 - aktuelle Planungen (B-Pläne, Funktionspläne)
 - Qualifizierung öffentlicher Raum
 - Qualifizierung urbaner Platz- und Verbindungsraum
 - Aufwertung öffentliche Grünflächen
 - Ergänzung grüner Platz
 - Ergänzung neuer Park
 - Ergänzung private Grünflächen
 - Aufwertung u. Erweiterung ökologische Grünverbindung
 - Qualifizierung Landschaftseingänge
 - Einrichtung Blau-Grüne-Streifen
 - Einrichtung Retentionsmulden
 - Überflutungsgefahr bei Starkregen
 - Straßenbäume/Ergänzung neuer Straßenbäume
 - Regenrückhaltebecken
 - Gewässer
 - Grünfläche/Wald/Park
 - Einrichtung Flexstreifen
 - Fußgängerbrücke über B 73/Einrichtung neuer Fußgängerbrücken über B 73
 - Radrouten/Ausbau Radrouten
 - Einrichtung Quartiersgarage/Mobility Hub
 - Gleise mit S-Bahn/Station Einrichtung neuer S-Bahn/Station
 - Bushaltestelle
 - Einrichtung neuer Komfortübergänge
 - Fußgängertunnel
 - Straßen-Brücken
 - Parkhaus
 - Neuordnung-und Gestaltung der Verkehrs- und Nebenflächen der Magistrale B 73
 - Untersuchungsraum
 - Siedlungsfläche
 - Stadt-/Bezirksgrenze



- ### Raumtypen an den Magistralen
- 1 Stadtboulevard (an B 73 nicht vorhanden)
 - 2 Urbane Gewerbemeile
 - 3 Gefasste Stadtstraße
 - 4 Vielgestaltige gemischte Stadtstraße
 - 5 Lebendige Stadtmeile
 - 6 Homogene Vorstadtstraße
 - 7 Heterogene suburbane Gewerbemeile
 - 8 Vorstadttallee
 - 9 Blau-Grüne Schneise

Masterplan Magistralen 2040+, ab S. 60. Abrufbar unter:
www.hamburg.de/resource/blob/936344/d688cbdea975bcfd6823199e62b12fff/d-masterplan-magistralen-2040-langfassung-data.pdf